



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं 25] नई दिल्ली, बुधवार, फरवरी 8, 2012/माघ 19, 1933
No. 25] NEW DELHI, WEDNESDAY, FEBRUARY 8, 2012/MAGHA 19, 1933

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 जनवरी, 2012

सं. टीएमपी/48/2011-जीटीआईपीएल.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा सलान आदेशानुसार, गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/48/2011-जीटीआईपीएल

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड

आधेदक

आदेश

(जनवरी, 2012 के 19वें दिन पारित)

यह मामला गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. जीटीआईपीएल, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में एक बीओटी परिचालक, का प्रशुल्क पिछली बार इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 द्वारा 31 दिसम्बर 2011 तक निर्धारित किया गया था। उक्त आदेश में, इस प्राधिकरण ने 1 अप्रैल 2010 से 10 प्रतिशत की अकास द बोर्ड कटौती की गई थी।

2.2. तत्पश्चात्, प्रशुल्क आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 की समीक्षा के लिए जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए आवेदन के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने उक्त समीक्षा आवेदन का निपटान करते हुए एक आदेश दिनांक 3 नवम्बर 2010 पारित किया था। उक्त आदेश में, 10 प्रतिशत की प्रशुल्क कटौती और 31 दिसम्बर 2011 तक दरमान की वैधता जो आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 द्वारा निर्णय लिया गया था।

3.1. यूकि जीटीआईपीएल के लिए प्रशुल्क वैधता 31 दिसम्बर 2011 को समाप्त हो गई थी, इसलिए जीटीआईपीएल से उसके प्रशुल्क के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव 30 जून 2011 तक जमा करने की अपेक्षा की गई थी। जीटीआईपीएल ने अपने पत्र दिनांक 29 जून 2011 द्वारा मुश्किलों व्यक्त की थीं और इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि उसका प्रस्ताव जमा करने के लिए समयावधि को 30 जून 2011 की बजाय 1 जनवरी 2012 तक बढ़ाने का अनुरोध किया था।

3.2. जीटीआईपीएल द्वारा किए गए अनुरोध पर विचार किया गया था और उसका प्रस्ताव, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1 में किए गए विनिर्दिष्ट के अनुसार, 30 सितम्बर 2011 तक दाखिल करने की अनुमति दी गई थी।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में जीटीआईपीएल ने अपने पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2011 के कवर के अधीन अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। जीटीआईपीएल का प्रस्ताव के हेतु लागत विवरणों से यथा देखें गए मुख्य निन्दु नीचे सारबद्ध किए गए हैं:

- (i). यह समीक्षा 1 जनवरी 2012 से 31 दिसम्बर 2014 तक तीन वर्षों की अवधि के लिए है।
- (ii). प्रशुल्क प्रस्ताव 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ पठित 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार तैयार किया गया है।
- (iii). जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित यातायात आंकड़े निम्नवत् हैं:

वर्ष	यातायात (टीईयू में)
2009 (वास्तविक)	1559879
2010 (वास्तविक)	1891105
2011(वास्तविक)	1800000
2012 (अनुमान)	1395030
2013 (अनुमान)	1395030
2014 (अनुमान)	1395030

- (iv). वर्ष 2009 और 2010 के दौरान 1559879 टीईयू और 1891105 टीईयू का वास्तविक थ्रुपुट, लाइसेंस करार के अनुसार, परियालगों के छठे और सातवें वर्ष में 1200000 टीईयू और 1300000 टीईयू के न्यूनतम गरंटीशुदा यातायात से उच्चतर हैं।
- (v). वर्ष 2012 से 2014 के लिए यातायात आंकड़े 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूले का अनुसरण करते हुए परिकलित टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता तक सीमित किए गए हैं। जीटीआईपीएल ने

टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 1395030 टीईयू और सर्वोत्तम घाट क्षमता 1534638 टीईयू निर्धारित की थी। इस प्रकार, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 1395030 टीईयू (घाट और यार्ड क्षमता का निम्नतर) है।

- (vi). वर्ष 2010 के लिए प्रतिवेदित औसत घाट क्रेन उत्पादकता 30 फेरे प्रति घंटा है। इसके अलावा, जैसा जीटीआईपीएल द्वारा बताया गया है, यह इसके पूर्व परिचालनों में सुविधाओं की शून्य संख्या के साथ पर्यावरण को सुरक्षित रखने में सफल रहा है।
- (vii). जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी को किया गया रॉयल्टी भुगतान प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए लागत रूप में दिखाई नहीं दिया है।
- (viii). जीटीआईपीएल ने पिछले वर्षों 2009 से 2011 के लिए नियोजित पूँजी बोरे भेजे हैं और वर्षों 2012 से 2014 के लिए परिसंपत्तियों मानक स्तर के लिए पूँजी लागत पर विचार किया गया है।
- (ix). जीटीआईपीएल द्वारा प्रेपित लागत विवरणों में यथा निर्दिष्ट वित्तीय स्थिति निम्नवत् है:

(रु0 लाखों ग्र)

विवरण	वास्तविक आंकड़े					अनुमान
	2009	2010	2011	2012	2013	
यातायात (टीईयू में)	1553879	1891105	1800000	1395030	1395030	1395030
परिचालन आय	55526.48	63031.81	57940.70	44915.27	44915.27	44915.27
परिचालन व्यय	12039.95	15172.55	14405.84	13286.23	14020.56	14795.53
गूल्यहास	10837.48	11348.48	12167.68	9217.52	9217.52	9217.52
उपरिव्यय	7336.96	7186.61	7729.51	8235.38	8765.60	9321.64
आरओरीइ (अनुमत)	15812.73	14789.44	13029.14	16810.35	16807.23	16804.12
आधिशेष/घाटा	9649.36	14524.73	10608.53	-	-	-
मानक राजस्व	-	-	-	47549.48	48810.92	50138.81
निवल अधिशेष/घाटा	9049.36	14524.73	10608.53	-2634.21	-3895.65	-5223.54
निवल अधिशेष/घाटा	17.32%	23.04%	18.31%	-5.86%	-8.67%	-11.63%
आय के प्रतिशत रूप में						
औसत अधिशेष/घाटा		19.56%				-8.72%

4.2. उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, देखा गया है कि जीटीआईपीएल ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर में सामान्यतः 8.72 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि प्रत्यावित की है।

4.3 जीटीआईपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव के साथ भेजे गए मसौदा संशोधित दरमान में प्रस्तावित मुख्य बदलाव नीचे सूचीबद्ध किए गए हैं:

- (i). खाली कटनरों के प्रशुल्क में वृद्धि लटे हुए कंटेनरों के प्रशुल्क के बराबर है।
- (ii). यार्ड से रीएफएस/सीएफएस रा यार्ड तक कटनरा के आवागमन के लिए निर्धारित दरें हटाए जाने का प्रत्यावित किया गया है, क्योंकि यह गोलियाँ टर्मिनल द्वारा नहीं की जाती हैं।
- (iii). प्रशीतन कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरों को जाखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए दरों के बराबर बनाया जाए।
- (iv). निम्नलिखित के लिए दर में वृद्धि करें:
 - (क). सामान्य कंटेनर की दर के मौजूदा 1.25 गुना से सामान्य कंटेनर के लिए दर के दोगुना तक जाखिमपूर्ण कंटेनरों का प्रहस्तन।
 - (ख). सामान्य कंटेनर के लिए दर के मौजूदा 1.15 गुना से सामान्य कंटेनर के लिए दर के दोगुना तक आईसीडी कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल तक आवागमन।
 - (ग). सामान्य कंटेनर की दर के मौजूदा 1.73 गुना से सामान्य कंटेनर के लिए दर के दोगुना तक ओडीसी कंटेनरों का प्रहस्तन।
- (v). हैचकवर, रेस्टो और शट आउट प्रभारों के लिए दरें न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) में दरों के स्तर तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है (यह वृद्धि मौजूदा स्तर में लगभग 29.50 प्रतिशत देखी गई है।)

- (vi). प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार एनएसआईसीटी में दरों के स्तर तक वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव किए गए हैं। (यह वृद्धि मौजूदा स्तर में लगभग 8.70 प्रतिशत वृद्धि होना देखा गया है)। इसके अलावा, प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभारों की वसूली 4 घंटे से प्रतिदिन आधार तक बदलाव किए जाने का प्रस्ताव किया गया है, जैसा एनएसआईसीटी में है।
- (vii). बॉटल सील लगाने की दर में 300 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है अर्थात् ₹0 200/- की मौजूदा दर से ₹0 800/- तक।
- (viii). विराम समय प्रभारों में प्रस्तावित मुख्य बदलाव निम्नवत हैं:
- (क). खाली आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवस एनएसआईसीटी के बराबर तीन दिनों से शून्य किया गया है।
 - (ख). आईसीडी लदे हुए और खाली आयात/निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवस एनएसआईसीटी के बराबर दस दिनों से सात दिनों तक किए गए हैं।
 - (ग). नगर को वापिस कंटेनरों के लिए निःशुल्क दिवस तीन दिनों से कम करके शून्य किए गए हैं।
 - (घ). यह एक टिप्पणी कि प्रशीतन, ओडीसी और जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए कोई निःशुल्क दिवस नहीं।

4.4. संक्षेप में, हालांकि जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमान में 8.72 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि का प्रस्ताव किया है, यह देखा गया है कि जीटीआईपीएल ने कुछ प्रशुल्क मदों में वृद्धि का उच्चतर प्रतिशत भी प्रस्तावित किया है। उन मदों जिनमें प्रशुल्क वृद्धि का उच्चतर प्रतिशत, जैसा इसके दरमान से देखा गया है, जीटीआईपीएल द्वारा मांग गया है का सार नीचे तालिकाबद्द किया गया है:

क्रसं.	खंड का संदर्भ	प्रशुल्क में प्ररावित प्रतिशत वृद्धि
1.	खंड 1क – सामान्य खाली कंटेनरों के लिए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान के लिए दर	34.58%
2.	खंड 2 – खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार	25.43%
3.	खंड 3क – जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों (लदे हुए आईसीडी और पोतांतरण कंटेनर) के लिए जलयान से यार्ड प्रभारों के लिए दर	74%
4.	खंड 3ख – जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल प्रभारों के लिए दर	88.54%
5.	खंड 3ग – जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से ट्रक प्रभारों के लिए दर	74%
6.	खंड 4 – अति आयामीय पोतांतरण और खाली कंटेनरों के लिए प्रभार	25.43% - टीपी 4.58% - खाली
7.	खंड 5 – हैच कवर खोलने के लिए प्रभार	29.50%
8.	खंड 6 – रेस्टोज के लिए प्रभार	29.50%
9.	खंड 7क – शट आउटस के लिए प्रभार	29.50%
10.	खंड 8 – प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रभार	94.28%
11.	खंड 9ग – सील लगाने के लिए प्रभार	300%

5. निर्धारित परामर्श कार्यवाही के अनुसार, प्रस्ताव दिनांक 30 सितम्बर 2011 जेएनपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां जीटीआईपीएल को प्रतिपृष्ठि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। जीटीआईपीएल ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर अपनी अभ्युक्तियां भेजी हैं।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, जीटीआईपीएल से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगने के लिए विस्तृत प्रश्नावली हमारे पत्र दिनांक 9 नवम्बर 2011 द्वारा भेजा गया था। संयुक्त सुनवाई के बाद, जीटीआईपीएल ने पत्र दिनांक 7 दिसम्बर 2011 द्वारा प्रत्युत्तर भेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित तदनुरूपी जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्द किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	जीटीआईपीएल से प्राप्त जवाब
(क).	सामान्यः	
(i).	मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि प्रशुल्क उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों से जुड़े होने चाहिए। फार्म-1 में, जीटीआईपीएल ने कहा है कि वर्ष 2010 में औसत घाट क्रेन उत्पादकता 30 फेरे प्रति घंटा थी। इसे जीटीआईपीएल के प्रस्तावित मसौदा दरमान में शर्त रूप में शामिल किया जाए।	प्रशुल्क प्रस्ताव टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/55/2008-एनएसआईसीटी और टीएएमपी/14/2008-एनएसआईसीटी क्रगश दिनांक 19-9-2008 और 30-12-2008 के साथ पठित 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा यथा परिकल्पित लागत जमा दृष्टिकोण पर आधारित है। एपीएमटी मुबई ऊपर उल्लिखित आदेश में टीएएमपी द्वारा यथा सुविचारित 25 फेरे प्रति घंटा के रथापित प्रतिमानक से ऊपर के अनुवर्ती वर्षों में निष्पादन के लिए पालन करेगा। क्रेन उत्पादकता दरमान में शामिल किए जान द्वं लिए अपेक्षित नहीं है।
(ii).	जीटीआईपीएल ने कहा है कि इसकी मूल्यनिर्धारण रणनीति लागत आधारित है। जीटीआईपीएल सेवा प्रदान करने की लागत पर कार्यनिष्पादन में अनुमानित सुधार के प्रभाव को बताए।	अनुमानित सुधार से कम भी गई पोत वापसी समय एवं बर्थ पूर्व प्रतीक्षा अवधि द्वारा पात की परिचालनात्मक लगानों में कटौती होगी।
(iii).	जीटीआईपीएल ने फार्म-1 के क्र.सं. 8 की तालिका को नहीं भरा है। जीटीआईपीएल बताए कि क्या संदर्भित मौजूदा प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करने में मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों से कोई विपर्यय है और यदि ऐसा है तो उसके कारण बताएं।	जीटीआईपीएल प्रशुल्क प्रस्ताव एनएसआईसीटी प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव पर टीएएमपी के आदेशों सं. टीएएमपी/55/2008-एनएसआईसीटी और टीएएमपी/14/2008-एनएसआईसीटी के साथ पठित 2005 के दिशानिर्देशों पर आधारित है। यह नोट किया जाए कि टीएएमपी के 2005 के दिशानिर्देशों का खंड 2.3 में दिया गया है कि “एमपी सामान्यतः सभी पत्तनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय एकसमान प्रतिमानक और दृष्टिकोण लागू कराया। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का उक्त खंड 2.3 निम्नांक पढ़ें – ‘टीएएमपी सभी पत्तनों पर प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सामान्यतः एकसमान प्रतिमानक, संकल्पाएँ, सिद्धांत और दृष्टिकोण लागू करेगा।’”
		इसके अलावा, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 1.7 टीएएमपी को अनुमति देता है कि वह अपनी ओर से अथवा संबद्ध पक्षों द्वारा उसके समक्ष किए जाने वाले आवेदन पर, पत्तन या पत्तनों के समूह को उन दिशानिर्देशों के किन्हीं प्रावधानों से छूट प्रदान कर सकता है। 2005 के टीएएमपी दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 में भी उल्लेख किया गया है कि प्रतिमानक दृष्टिकोण को लागू करने का प्रयास किया जाए। जीटीआई और एनएसआईरोडी रागान विनियामक शासन तंत्र के अधीन समान लागू नियमः फ्रेमवर्क के अधीन है और इसलिए उन पक्षों का गहन किए जाने वाले समान संचयवहार किया जाएगा जो समानतः रखे गए हैं। हमारा प्रशुल्क आवेदन भी यहां ऊपर उल्लिखित एनएसआईसीटी के मामले में टीएएमपी के पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए सिद्धांतों पर आधारित है और आदेश सं. टीएएमपी/14/2008-एनएसआईसीटी दिनांक 19 सितंबर 2008 के पैरा 13 (ii) (क),(ख),(ग),(घ) और पैरा

		13 (iii)(घ) के अधीन यथा उपलब्ध करवाए गए टर्मिनल परिचालक की कुशलता को स्वीकार करते समय टीएमपी द्वारा औचित्यों को स्वीकृत किया गया है। टीएमपी द्वारा अंगीकृत ऊपर उल्लिखित सिद्धांतों के आधार पर और 2005 के टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार, वर्तमान प्रशुल्क प्रस्ताव बिना किसी विपथन के प्रस्तुत किया गया है।
(iv).	यह स्पष्ट नहीं है कि वर्ष 2011 के अनुमानों में वर्ष 2011 के दौरान कितने महीनों के वास्तविक आंकड़े शामिल हैं। जीटीआईपीएल व्यारे भेजें।	यातायात और अनुमानित राजस्व जनवरी-अगस्त 2011 अवधि के दौरान यातायात और प्रति टीईयू राजस्व पर आधारित हैं। की जा रही क्षूसी क्रेन मरम्मतों के लिए यातायात को संशोधित किया गया है। 2011 के अनुमानित यातायात के लिए व्यय टीएमपी द्वारा यथा अधिसूचित डब्ल्यूपीआई के लिए 6 प्रतिशत तक वृद्धि किए गए वर्ष 2010 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों पर आधारित है।
(v).	जीटीआईपीएल सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक की अवधि के वास्तविक आंकड़े भेजें।	जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक की अवधि के लिए वास्तविक यातायात 1,577,335 टीईयू है। जनवरी 2011 से दिसंबर 2011 अवधि के लिए भारतीय भायियिक लेखे पूरे किए जाएंगे और वर्ष 2012 में ही लेखापरीक्षित किए जाएंगे।
(vi).	वर्ष 2009, 2010 और 2011 के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा स्वीकृत किए जाने वाले अनुमत/अनुमानित अधिसूचित अधिकतम प्रशुल्क पर रियायतें और छूट, यदि कोई हों, वर्षवार भेजें।	वैशिक गदी की अवधि के दौरान ग्राहकों को बनाए रखने के लिए वर्ष 2009 में ₹ 152,325,163 की रियायत दी गई थी जिसे घंटे की जरूरत थी। तथापि आर्थिक सुधार के चिह्नों के बाद वर्ष 2010 और 2011 में कोई रियायतें नहीं दी गई थीं। ये रियायतें 2005 के टीएमपी दिशानिर्देशों के खंड 2.16.1 के प्रावधान के अनुसार हैं। इसलिए, रियायतें वर्ष 2009 के दौरान वैशिक व्यापार में प्रचलित असाधारण स्थिति की वजह से और शिपिंग ट्रेड के हित को सुरक्षित करने के लिए स्वीकृत की गई थीं। इसलिए, इसे टीएमपी द्वारा सुविचारित किया जाए।
(vii).	जीटीआईपीएल 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में किए गए निर्धारणों के मद्देनजर वर्ष 2011 के लिए वास्तविक/अनुमानित यातायात और वित्तीय/लागत व्योरों के आलोक में, वर्ष 2012 से 2014 की विस्तृत गणनाओं के साथ लागत विवरण का वैकल्पिक सैट भेजें।	2005 के टीएमपी दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 में स्पष्ट रूप से यह कहा गया है कि पत्तनों की अभिकल्पित क्षमता निर्धारित करने की पद्धति मानकीकृत की जाएगी। ऐसा 2008 के दिशानिर्देशों के माध्यम से किया गया है, जहां समिति जिसने प्रतिमानक लागत को लिया था, ने अपने प्रत्यक्ष पैरामीटरों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित की है। यह करने की आवश्यकता नहीं है कि टीएमपी 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार न्हावाशेवा पत्तन में प्रातेस्पदी सुविधाओं की सर्वोत्तम/अभिकल्प क्षमता की गणना के लिए एकसमान प्रतिमानक और दृष्टिकोण लागू करेगा। जीटीआई द्वारा अपनी क्षमता के रूप में प्रहसित वास्तविक थ्रुपुट पर विचार करते हुए खंड 2.9.10 को परिभाषित करना सही नहीं होगा। यदि ऐसी परिमाण का अनुसरण किया गया था तो वास्तविक थ्रुपुट क्षमता के बराबर होगा और इस प्रकार 60 प्रतिशत क्षमता उपयोग के लिए अधिकतम अनुमत प्रतिलाभ उपलब्ध करवाने के लिए दिशानिर्देशों का उद्देश्य बेकार हो जाएगा। उपर्युक्त के आधार पर, जहां क्षमता प्रतिमानकों के अनुसार/यातायात अनुमानों की अपेक्षा कमतर है, क्षमता मात्रा पूर्वानुमानों के रूप में सुविचारित की गई है। इस संदर्भ में, यह कहा गया है कि ए.एस.आई.सी.टी. के दर संशोधन प्रस्ताव पर इसके आदेश रा

	<p>टीएएमपी/55/2008—एनएसआईसीटी में टीएएमपी ने यह सिद्धांत अंगीकृत किया है कि यह अर्जित की वास्तविक मात्राओं या अर्जित किए जाने योग्य की बजाय टर्मिनल की मानक क्षमता के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए उपयुक्त दृष्टिकोण होगा।</p> <p>टीएएमपी के अनुसार, एक परिचालक कुशलता में सुधार करते हुए और/अथवा और पूँजी इफ्यूज करते हुए मानक क्षमता से अधिक मात्राएं प्रहसित कर सकता है। टीएएमपी ने राय व्यक्त की है कि परिचालक मानक क्षमता से अधिक उसके द्वारा प्रहसित उच्चतर मात्राओं के लेखा पर कम किए गए प्रशुल्क द्वारा नुकसान नहीं होगा। अतः किसी परिचालक के वास्तविक आंकड़ों पर पूरी तरह से विश्वास करने की बजाय परिचालनों तथा परिसंपत्ति उपयोगिता के कुछ पूर्व-निर्धारित मानकों के संदर्भ में प्रशुल्क निर्धारित करने का बेहतर तरीका है। ऐसे प्रतिमानात्मक दृष्टिकोण से कुशल परिचालन को लाभ होता है और उसी समय वास्तविक आंकड़ों के नाम से उपयोक्ताओं को जाने वाली कुशलता की लागत स्वीकार नहीं करते हुए उपयोक्ताओं के हित को सुरक्षित करता है। खंड 2.4.1 में यथा परिकल्पित लागत कटौती के लिए कुशल उपलब्ध करवाने से हमेशा संपूर्ण कुशलता को लाभ नहीं होता है, विशेष रूप से क्षमता स्तरों के अधिक मात्रा वृद्धि। इस प्रकार टीएएमपी ने निर्कर्ष निकाला है कि मात्रा कुशलता जो टर्मिनल की मानक क्षमता के अनुसार यातायात स्तर पर विचार करते हुए संभय है, को स्वीकार करने के मौजूदा दृष्टिकोण को समायोजित करने के लिए ही उपयुक्त होगा। एनएसआईसीटी प्रशुल्क संशोधन प्रस्ताव पर आदेश सं. टीएएमपी/55/2008—एनएसआईसीटी और टीएएमपी/14/2008—एनएसआईसीटी द्वारा निर्धारित मानक क्षमता/निर्धारित स्तर को हमारा प्रशुल्क प्रस्ताव तैयार करते समय आधार रूप में लिया गया है।</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; padding: 5px;">एनएसआईसीटी</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">आदेश</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">सं.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 5px;">टीएएमपी/14/2008—एनएसआईसीटी के पैरा 4 से यह स्पष्ट है कि किसी भी शेयर्स्थारक ने सितम्बर 2008 में पारित एनएसआईसीटी आदेश के मामले में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपनाई गई कार्यपद्धति पर कोई गंभीर आपत्तियां नहीं उठाई थीं। विचार-विमर्श कार्यवाही के दौरान किए गए अनुरोध और दिए गए सुझाव इस दृष्टिकोण को और लघीला बनाने के लिए बहुत थे। अपनाए गए संशोधित दृष्टिकोण से परिचालकों और उपयोक्ताओं दोनों के लिए जीत की स्थिति बनी है। सशासित दृष्टिकोण किसी परिचालक को उसके प्रतिलिपों में सुधार करने के लिए मात्रा के उच्चतर स्तरों के प्रहरतन के लिए प्रोत्साहित करता है।</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">उपर्युक्त तथ्यों के मददेनजर, वैकल्पिक लागत विवरणों को प्रस्तुत करने की कोई जरूरत नहीं है।</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"></td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">(viii). जीटीआईपीएल के तत्समय मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रशुल्क आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 से सवधित कार्यवाहियों के दौरान, जीटीआईपीएल ने अपने पत्र सं.</td> <td style="padding: 5px;">हमारे प्रस्ताव 14.10.2008 द्वारा टीएएमपी द्वारा एनएसआईसीटी को अपने आदेश दिनांक 19.9.2008 द्वारा यथा स्वीकार की गई सकल प्रखंड परिसंपत्तियों पर</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"></td> </tr> </tbody> </table>	एनएसआईसीटी	आदेश	सं.	टीएएमपी/14/2008—एनएसआईसीटी के पैरा 4 से यह स्पष्ट है कि किसी भी शेयर्स्थारक ने सितम्बर 2008 में पारित एनएसआईसीटी आदेश के मामले में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपनाई गई कार्यपद्धति पर कोई गंभीर आपत्तियां नहीं उठाई थीं। विचार-विमर्श कार्यवाही के दौरान किए गए अनुरोध और दिए गए सुझाव इस दृष्टिकोण को और लघीला बनाने के लिए बहुत थे। अपनाए गए संशोधित दृष्टिकोण से परिचालकों और उपयोक्ताओं दोनों के लिए जीत की स्थिति बनी है। सशासित दृष्टिकोण किसी परिचालक को उसके प्रतिलिपों में सुधार करने के लिए मात्रा के उच्चतर स्तरों के प्रहरतन के लिए प्रोत्साहित करता है।		उपर्युक्त तथ्यों के मददेनजर, वैकल्पिक लागत विवरणों को प्रस्तुत करने की कोई जरूरत नहीं है।			(viii). जीटीआईपीएल के तत्समय मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रशुल्क आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 से सवधित कार्यवाहियों के दौरान, जीटीआईपीएल ने अपने पत्र सं.	हमारे प्रस्ताव 14.10.2008 द्वारा टीएएमपी द्वारा एनएसआईसीटी को अपने आदेश दिनांक 19.9.2008 द्वारा यथा स्वीकार की गई सकल प्रखंड परिसंपत्तियों पर	
एनएसआईसीटी	आदेश	सं.										
टीएएमपी/14/2008—एनएसआईसीटी के पैरा 4 से यह स्पष्ट है कि किसी भी शेयर्स्थारक ने सितम्बर 2008 में पारित एनएसआईसीटी आदेश के मामले में प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए अपनाई गई कार्यपद्धति पर कोई गंभीर आपत्तियां नहीं उठाई थीं। विचार-विमर्श कार्यवाही के दौरान किए गए अनुरोध और दिए गए सुझाव इस दृष्टिकोण को और लघीला बनाने के लिए बहुत थे। अपनाए गए संशोधित दृष्टिकोण से परिचालकों और उपयोक्ताओं दोनों के लिए जीत की स्थिति बनी है। सशासित दृष्टिकोण किसी परिचालक को उसके प्रतिलिपों में सुधार करने के लिए मात्रा के उच्चतर स्तरों के प्रहरतन के लिए प्रोत्साहित करता है।												
उपर्युक्त तथ्यों के मददेनजर, वैकल्पिक लागत विवरणों को प्रस्तुत करने की कोई जरूरत नहीं है।												
(viii). जीटीआईपीएल के तत्समय मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रशुल्क आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 से सवधित कार्यवाहियों के दौरान, जीटीआईपीएल ने अपने पत्र सं.	हमारे प्रस्ताव 14.10.2008 द्वारा टीएएमपी द्वारा एनएसआईसीटी को अपने आदेश दिनांक 19.9.2008 द्वारा यथा स्वीकार की गई सकल प्रखंड परिसंपत्तियों पर											

	<p>जीटीआईपीएल/टीएमपी/प्रशुल्क प्रस्ताव/1 दिनांक 14 अक्टूबर 2008 द्वारा टर्मिनल की मानक क्षमता पर वर्ष 2009 से 2011 के लिए अनुमानित थ्रुपुट की गणना की गई थी। तथापि, जीटीआईपीएल ने अपने पत्र सं. जीटीआईपीएल/टीएमपी/प्रशुल्क प्रस्ताव/2 दिनांक 8 मई 2009 द्वारा मानक क्षमता दृष्टिकोण को वापस लिया था और और इसका संशोधित प्रस्ताव दिनांक 8 मई 2009 मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमानित प्रशुल्क पर आधारित था। जीटीआईपीएल द्वारा अपने मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल मौजूदा प्रस्ताव दिनांक 30 सितंबर 2011 में जीटीआईपीएल ने टर्मिनल की प्रतिवेदित मानक क्षमता पर वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित थ्रुपुट की गणना की है। इस संदर्भ में, जीटीआईपीएल वे परिस्थितियां स्पष्ट करें जिनके अधीन उसने वर्ष 2012 से 2014 के लिए यातायात के अनुमानन के लिए मानक दृष्टिकोण का अनुसरण करना दोबारा शुरू किया था।</p>	<p>आरओसीई और मानक क्षमता के आधार पर 21.03 प्रतिशत की दर वृद्धि की मांग की गई थी। टीएमपी ने अपने पत्र दिनांक 15.1.2009 द्वारा जीटीआई 2005 के टीएमपी दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के आधार पर प्रस्ताव प्रस्तुत करने का निर्देश दिया गया था। इसी बीच, टीएमपी ने एनएसआईसीटी के दर संशोधन प्रस्ताव पर आदेश दिनांक 30.12.2008 जारी किया था जहां सितम्बर 2008 में एनएसआईसीटी प्रशुल्क पर पारित इसके अंतरिम आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण की समीक्षा की गई थी। आदेश दिनांक 30.12.2008 के पैरा 3 (iv) पर टीएमपी ने स्पष्ट किया है कि उसके द्वारा एनएसआईसीटी मामले में अपनाया गया अंतरिम दृष्टिकोण राजस्व अपेक्षा निर्धारित करने के प्रयोजन के लिए केवल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर प्रतिलाम को मान्यता देता है। उपर्युक्त टीएमपी आदेश पर विश्वास करते हुए जीटीआई ने निवल प्रखंड पर आरओसीई का दावा करने के लिए अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। तथापि, उक्त टीएमपी आदेश दिनांक 30.12.2008 का अनुलग्नक ॥ आदेश के साथ वेबसाइट पर नहीं डाला गया था और इसे टीएमपी की वेबसाइट पर सितंबर 2011 को डाला गया था। इस अनुलग्न से यह पता चलता है कि एनएसआईसीटी का प्रशुल्क सकल प्रखंड परिसंपत्तियों के आधार पर निर्धारित किया गया था।</p> <p>इसलिए, वर्तमान प्रस्ताव एनएसआईसीटी के मामले में टीएमपी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार प्रस्तुत किया गया है।</p> <p>जीटीआई का मत है कि टीएमपी को जीटीआई का मार्च 2010 में प्रशुल्क आदेश पारित करते समय एनएसआईसीटी के प्रशुल्क संशोधन दिनांक 19.9.2008 और 30.12.2008 के आदेश में यथा अनुसरित सिद्धांत को ही अंगीकृत किया जाना चाहिए। समान ऐरिया में परिचालन करने वाले टर्मिनलों का प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्थिरता और समानता के सिद्धांत लागू किए जाने चाहिए।</p>
(x).	<p>वास्तविक आंकड़ों के सापेक्ष पहले उपलब्ध करवाए गए अनुमानों की तुलना:</p> <p>प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण से यह अपेक्षा करता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा की जाए। इस संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे/भेजे:</p>	
(i).	<p>जीटीआईपीएल भिन्नता के कारणों के साथ वर्ष 2009 से 2011 के अनुमानों के साथ वास्तविक आंकड़ों की तुलना करने के लिए फार्म-7 को विधिवत् भरकर भेजे।</p>	<p>अपेक्षित सूचना भेजी गई है। भिन्नता के कारण है –</p> <ul style="list-style-type: none"> क) 15 परिशत तक यातायात वृद्धि ख) राजस्व/टीईयू में वृद्धि से बेहतर काग़ों मिश्रण परिणाम ग) लागत बचत उपाय <p>खंड 2.13 के अनुसार, प्रस्तुत किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में कार्यनिष्पादन की समीक्षा प्रत्यक्ष और वित्तीय</p>

		कार्यनिष्पादन दोनों सहित बृहत् समीक्षा होनी चाहिए। जीटीआईपीएल का प्रत्यक्ष और वित्तीय कार्यनिष्पादन प्रस्तुत किए गए पूर्वानुमानों से +/- 20 प्रतिशत से भिन्न नहीं है। इसलिए, इसने प्रशुल्क के समायोजन को भावी प्रभाव से आकर्षित नहीं किया था।
(ii).	जीटीआईपीएल अपने लागत विवरणों में यथा दिए गए ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष और वर्ष 2009 और 2010 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट अधिशेष के बीच अंतर का मिलान करने के लिए मिलान विवरण भेजे।	वर्ष 2009 और 2010 के लिए मिलान भेजे गए हैं।
(iii)	जीटीआईपीएल वर्ष 2009 और 2010 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित निम्नलिखित व्ययों की प्रकृति स्पष्ट करें। (क) क्रेडिट नोटों के लिए प्रावधान (ख) वाणिज्यिक रियायतें (ग) प्रशिक्षण सेवा शुल्क (घ) वापिस की गई देयताएं जो आगे अपेक्षित नहीं थीं (ड) संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्रावधान।	(क) तत्समय प्रचलित दरमान के अनुसार टीपी मात्रा छूट के लिए प्रावधान (ख) असाधारण वैशिक मंदी के मददेनजर यातायात बनाए रखने के लिए वर्ष 2009 में ऑफर की गई मात्रा छूट (ग) प्रदान की जा रही परामर्श सेवाओं से अर्जित आय (घ) लेखांकन मानक के अनुसार रिटर्न बैंक प्रावधान (ड) स्वतः स्पष्ट
(iv).	वर्ष 2009 और 2010 के वार्षिक लेखे क्रमशः ₹ 93.05 लाख और ₹ 83.07 लाख की आकस्मिक निधियों का प्रावधान दर्शाता है। जीटीआईपीएल आकस्मिक व्यय की प्रकृति स्पष्ट करें।	किया गया प्रावधान सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए गए अपेक्षित प्रमाणपत्र को प्रस्तुत करने पर तटीय कंटेनरों पर वापसी के लिए है।
(v).	जीटीआईपीएल वर्ष 2009 से 2011 के लिए पोतांतरण कंटेनरों से वास्तविक आय और वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित आय पर पहुंचने के लिए पोतांतरण कंटेनरों की निर्धारित दरों का आधा लागू करने के कारण स्पष्ट करें।	दरमान में निर्धारित पोतांतरण दरें लदाई और उत्तराई गतिविधि के लिए हैं। तथापि, गजस्य गणना में लिए गए कंटेनरों की संख्या लदे हुए या उत्तराई गतिविधि में से है। अतः दर का 50 प्रतिशत गतिविधि की प्रत्येक लैग के लिए लागू किया गया है।
(vi).	यह देखा गया है कि जीटीआईपीएल ने यार्ड और रेल के बीच सभी प्रकार के कंटेनरों के आवागमन के लिए आय से संबंधित गणना में जीटीआईपीएल के दरमान में स्थिरान्वित की अपेक्षा सामान्यतः कमतर दरें लागू की हैं।	आईसीडी कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल अथवा विलोमतः के लिए दरमान में निर्धारित दरों में लिफ्ट ऑन ₹ 472 + परिवहन ₹ 590 + लिफ्ट ऑफ रु 472 शामिल हैं। (मार्च 31 2010 तक वैध दरमान) में आय गणनाएं ₹ 1462 का प्रभाव लिफ्ट ऑन ₹ 472 + परिवहन ₹ 590 + मिश्रित ट्रेन आय ₹ 400 के लिए सुविद्यारित किया गया है। लिफ्ट ऑफ के लिए आय आय अनुमानों में अलग से सुविद्यारित की गई है। यही औचित्य 40' और 40' से अधिक के कंटेनरों के लिए लागू किया गया है। 1 अप्रैल 2010 से वर्ष 2010 की आय गणनाएं भी इसी आधार पर की गई हैं।
(vii).	वर्ष 2010 की आय गणना में, उदाहरण के लिए, जलयान से यार्ड तक सामान्य लदे हुए कंटेनर के आवागमन के लिए आय के मामले में जीटीआईपीएल ने ₹ 2845.01 प्रति टीईयू की दर पर विचार किया है। इससे वर्ष 2010 में तीन महीनों की अवधि के लिए पूर्व-संशोधित दर (2006 में अनुमोदित दर) और वर्ष 2010 में नो गहीना की अवधि के लिए भौजूदा दर (मार्च 2010 में अनुमोदित दर) की औसत प्रतीत होती है। यह औसत हमार अनुसार इसी तरीके से ₹ 2837.90 प्रति टीईयू परिणित होती है।	जनवरी से मार्च 2010 और अपैल से दिसंबर 2010 अवधियों के लिए राजस्व गणना सलान की गई है।
(viii).	वर्ष 2009 और 2010 के वार्षिक लेखे क्रमशः ₹ 10931.45 लाख और ₹ 11592.45 लाख के घाटे दर्शाते हैं। तथापि, जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण उक्त	ये भिन्नताएं टीएमपी द्वारा अपने पिछले आदेश में किए गए पट्टा किया प्रभाजन तथा टर्मिनल अधिकार समायोजनों के लिए हैं।

	वर्षों के लिए क्रमशः रु 10687.48 लाख और रु 11348.48 लाख का मूल्यहास दर्शाता है। जीटीआईपीएल ऐसे अंतर के कारण स्पष्ट करे और मूल्यहास आंकड़ों का मिलान करे।	
(ix).	इस प्राधिकरण ने अपने मार्च 2010 के आदेश द्वारा 1 अप्रैल 2010 से जीटीआईपीएल के तत्समय मौजूदा प्रशुल्क में 10 प्रतिशत की कटौती की थी। फार्म-7 भेजते समय, जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है, और अनुमानों से वास्तविक आंकड़ों की तुलना करने के लिए, जीटीआईपीएल प्रशुल्क में उपर्युक्त कटौती के संदर्भ में वर्ष 2010 और 2011 के लिए अनुमानित आय को अद्यतन करे।	कृपया फार्म 7 और बिन्दु स ख (i) देखे।
(x).	इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 के अनुच्छेद सं. 11(iii)(घ)(iii) द्वारा तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान को इस शर्त के अधीन वर्ष 2008 से 2011 के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकृत किया था कि जीटीआईपीएल अगली समीक्षा के समय आयकर विभाग द्वारा इस व्यय की स्वीकृति के समर्थन में वर्ष 2008 से 2011 के लिए आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा। जीटीआईपीएल ने निर्धारण वर्ष 2008–09 के संदर्भ में केवल निर्धारण आदेश भेजा है। अतः जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए आयकर निर्धारण आदेश भेजें।	यह निर्धारण वर्ष 2007–08 तक किया गया है। अनुवर्ती वर्षों के निर्धारण आदेश निर्धारण किए जाने के बाद शीघ्र प्रस्तुत किए जाएंगे।
(xi).	इस प्राधिकरण ने मार्च 2010 के अपने आदेश के अनुच्छेद सं. 11(viii)(ग) द्वारा वर्ष 2009 के लिए रु 150/- प्रति टीईयू की दर से अनुमानित उपस्कर किराया प्रभारों और प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों से सत्यापन के अधीन वर्ष 2010 और 2011 के लिए 5.8 प्रतिशत प्रत्येक की दर से वृद्धि पर विचार किया है। अतः जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि उपस्कर के किराया प्रभारों के लिए प्रोद्भूत रु 150/- प्रति टीईयू की दर के समर्थन में दस्तावेजी साझ्य भेजे।	वर्ष 2009 और 2010 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे प्रस्तुत किए गए हैं जो ट्रैक्टर किराया प्रभारों के किए गए व्यय प्रकट करते हैं।
(xii).	यह याद किया जाए कि नवम्बर 2010 में पारित जीटीआईपीएल के समीक्षा आदेश में, इसने उल्लेख किया था कि पूर्व अवधि (वर्ष 2006 और मार्च 2010 तक) से संबंधित रु 5812.63 लाख के असमायोजित पूर्व अधिशेष को वर्ष 2012 से शुरू होने वाले प्रशुल्क चक्र से समायोजित किए जाने पर विचार किया जाना है। जीटीआईपीएल ने अपने लागत विवरणों में अब पूर्व अधिशेष के समायोजन के उक्त समायोजन को नहीं दिया है। अतः जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि अपने लागत विवरण में जरूरी समायोजन करे।	खंड 2.13 के अनुसार वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय कार्यनिष्ठादान प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर टीएमपी द्वारा समीक्षा की जाएगी। यदि कार्यनिष्ठादान मिलता पूर्वानुमानों की तुलना में + अथवा - 20 प्रतिशत देखी जाती है तो प्रशुल्क भावी प्रभाव से समायोजित किया जाएगा। ऐसा करते समय पहले से प्राद्भूत लाभ/हानि का 50 प्रतिशत प्रशुल्क संशोधित करते समय समायोजित किया जाएगा।
(ग).	वित्तीय/लागत विवरण:	
(1).	क्षमता:	
(i).	घाट क्षमता की गणना के संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे:	
	(क). लाइसेंस करार का अनुच्छेद 8.1 (xxix) अपेक्षा करता है कि जीटीआईपीएल न्यूनतम 8 आरएमक्यूसी	(क). जीटीआईपीएल का वर्तमान प्रस्ताव एनएसआईसीटी पर टीएमपी के आदेश दिनांक 19.9.2008 और 30.12.2008 के अनुसार मानक क्षमता पर अधारित है।

	<p>तैनात करे। मार्च 2010 के प्रश्नक आदेश ने, 8 आरएमक्यूरी संबंधी स्थिति को भव्यता दी गई है। जीटीआईपीएल अपनी घाट क्षमता गणना को तदनुसार संशोधित करे।</p> <p>(ख). जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्ताव में कहा है कि वर्ष 2010 में औसत घाट क्रेन उत्पादकता 30 फेरे प्रति घंटा थी। तथापि, घाट क्षमता गणना दर्शाती है कि जीटीआईपीएल ने केवल 25 फेरे प्रति घंटा की दर से क्रेन की उत्पादकता पर विचार किया है। कारण स्पष्ट करें कि क्यों 30 फेरे प्रति घंटा प्रति घाट क्रेन टर्मिनल की घाट क्षमता निर्धारित करने के लिए सुविचारित नहीं किए जा सकते।</p>	<p>(ख). जीटीआई का प्रस्ताव मानक क्षमता पर आधारित है जिसमें 25 फेरे प्रति घंटा पर विचार किया जाता है। मानक क्षमता पर कार्यनिष्ठादान पूरी तरह से कुशलता पर आरोपित है। वास्तविक कार्यनिष्ठादान जो हमारे नियन्त्रण से बाहर दिविन्पैरामीटरों पर निर्भर है, के आधार पर घाट क्षमता की गणना को प्रतिमानकों के रूप में नहीं लिया जा सकता।</p>
(ii).	<p>यार्ड क्षमता की गणना के संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित स्पष्ट करे:</p> <p>(क). यह स्पष्ट नहीं है कि कैसे जीटीआईपीएल भूमि स्लॉटों की संख्या 9370 पर पहुंचा है। जीटीआईपीएल ब्यारे भेजे। यह देखा जाए कि आदेश दिनांक 30 दिसंबर 2009 द्वारा न्यू मैंगलूर पत्तन न्यू म (एनएमपीटी) में कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रांत प्रशुल्क निर्धारण के मामले में 360 टीईयू प्रति हैक्टेएर के भूमि स्लॉटों की संख्या 9370 पर पहुंचा है। जीटीआईपीएल ने इसका विवरण दिया है कि इसका अधार एक कंटेनर द्वारा अभिग्रहीत क्षेत्र और कंटेनर प्रहरतन उपस्कर के संचलन के लिए अपेक्षित आतिरिक्त क्षेत्र और कंटेनरों के बीच अंतर के संदर्भ में एनएमपीटी के विश्लेषण पर आधारित था। चेन्नई पत्तन न्यास (सीएमपीटी) में मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रांत प्रशुल्क निर्धारित करते समय 360 टीईयू प्रति हैक्टेएर के भूमि स्लॉटों की समान संख्या पर विचार किया गया है। अतः जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि अपनी यार्ड क्षमता गणनाओं की समीक्षा करे।</p> <p>(ख). जीटीआईपीएल पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2009-2010 और 2011 में टर्मिनल में अजित वास्तविक औसत स्टेक ऊंचाई भेजे।</p>	<p>(क). 9370 भूमि स्लॉट कंटेनर स्टेकिंग के लिए उपलब्ध स्लॉटों की वास्तविक संख्या है। हमारे पास ऊपर दिए गए दो टर्मिनलों में उपलब्ध भूमि स्लॉटों के आंकड़े नहीं हैं।</p> <p>(ख). औसत स्टेक ऊंचाई मौसम, आगमन, विराम समय आदि पर निर्भर करते हुए दिन-प्रतिदिन आधार पर बिन्न होती है।</p>
(2).	<p>यातायात:</p> <p>यातायात के अनुमानन के संदर्भ में कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करे</p>	
(i).	<p>जीटीआईपीएल जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक 10 महीनों की अवधि के दौरान प्रहसित वास्तविक कंटेनर मात्रा और कंटेनर मिश्रण के ब्यारे भजे।</p>	<p>जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 अवधि के दौरान प्रहसित कंटेनर मात्राएं 1,577,235 टीईयू हैं। वर्ष 2011 के लिए राजस्व पूर्वानुमान जनवरी से अगस्त 2011 तक की अवधि के लिए मात्रा मिश्रण पर आधारित है जिसे 2011 से 2014 की राजस्व गणनाओं में भेजा गया है।</p>
(ii).	<p>जीटीआईपीएल जैसे निजी टर्मिनल परिचालकों के लिए लागू प्रशुल्क दाखिल करने वाले प्रारूपों का फार्म २फ प्रशुल्क के निर्धारण/संशोधन के लिए भावी तीन वर्षों के लिए अनुमानित यातायात और पूर्वान्तरी वर्षों के लिए वास्तविक यातायात भेजे जाने अपेक्षित हैं। अतः जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि वर्ष 2012 से 2014 के यातायात अनुमान भेजें।</p>	<p>पूर्ववर्ती वर्षों और अगस्तर 2011 तक प्रहसित वास्तविक यातायात हमारे प्रशुल्क प्रस्ताव में पहले ही जमा किया जा चुका है। हमारा प्रशुल्क प्रस्ताव ऊपर उल्लिखित एनएसआईसीटी प्रशुल्क प्रस्ताव पर टीएमपी द्वारा अपने आदेशों में लागू किए गए मानक क्षमता सिद्धांतों पर आधारित है।</p>
(3).	<p>परिचालन आय:</p>	
(i).	<p>जीटीआईपीएल वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए जीटीआईपीएल द्वारा भेजे गए गणना पत्रक में यथा सूचीबद्ध अतिरिक्त परिवहन, सील लगाना, अंतर टर्मिनल</p>	<p>वर्ष 2012 से 2014 के राजस्व पूर्वानुमान रास्व प्रति टीईयू के आधार पर और वाईटीडी अगस्त 2011 के मात्रा मिश्रण को रेखांकित करते हुए एकस्ट्रापोलेट किए गए हैं।</p>

	टीपी कंटेनरों के लिए लिफ्ट ऑन/ऑफ, पोर्टों का अतिरिक्ताम, कूड़ा हटाना, रिअल शटआउट्स और सिलंगस जैसे अन्य सहायक सेवाओं से अनुमानित आय पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना भेजे।									
(ii).	जीटीआईपीएल सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भंडारण प्रभारों से आय की गणना दर्शाने के लिए विस्तृत परिकलन भेजे। विराम समय विश्लेषण, जिसके आधार पर जीटीआईपीएल भंडारण आय पर पहुंचा है टिप्पणी 1 से कार्य 2ख के अधीन यथा अपेक्षित भी भेजे।	भंडारण प्रभारों की विस्तृत गणना उपलब्ध नहीं है। पिछले दो वर्षों 2009 और 2010 का समग्र औसत विराम समय लगभग 3 दिन है।								
(iii).	वर्ष 2012 से 2014 के लिए डॉलर मूल्यवर्गित आय के अनुमानन में जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित विनिमय दर भेजें।	हमारे प्रस्ताव में सुविचारित विनिमय दर राजस्व एवं व्यय के लिए ₹0 44.96 प्रति डॉलर है। आईटी व्ययों, तकनीकी सेवा शुल्कों, आयातित कल-पुर्जों और आरटीजी परिचालन तथा अनुरक्षण करार के लिए क्रमशः टीएमपी द्वारा अमेरिकी डॉलर और यूरों के मौजूदा विनिमय दर पर विचार किए जाने की जरूरत है।								
(iv).	जीटीआईपीएल स्पष्ट करे कि जीटीपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए यार्ड और रेल के बीच सभी प्रकार के कंटेनरों के आवागमन के लिए आय से संबंधित गणना में जीटीआईपीएल के दरमान में निर्धारित से कम दरें क्यों लागू की गई हैं।	उपर्युक्त बिन्दु सं. ख (vi) पर स्पष्ट किया गया है।								
(v).	जीटीआईपीएल गणनाओं के साथ वर्ष 2012 से 2014 के आय अनुमानन के सार में यथा दिए गए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) को अनुमानित क्रेडिट नोट भुगतानों की प्रकृति भेजे।	जेएनपीटी को भुगतान आईटीआरएचओ के लिए जेएनपीटी में तीन कंटेनर टर्मिनलों द्वारा वसूल किए गए मिश्रित ट्रेन प्रभारों की हिस्सेदारी के लिए है।								
(vi).	इस प्राधिकरण ने जीटीआईपीएल सहित जेएनपीटी के टर्मिनलों पर रेल द्वारा संचलित आईसीडी कंटेनरों के अंतर टर्मिनल रेल हैंडलिंग ऑपरेशन (आईटीआरएचओ) के लिए ₹0 400 प्रति टीईयू की अतिरिक्त राशि वसूल करने के लिए जेएनपीटी के प्रस्ताव को आदेश दिनांक 28 जून 2007 द्वारा अनुमोदित किया था। इस संबंध में एक प्रावधान जीटीआईपीएल के दरमान में शामिल करने का आदेश भी दिया गया था। जीटीआईपीएल आईटीआरएचओ से संबंधित जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) को किए गए भुगतान को प्रमाणित करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित जेएनपीटी को किया गया आईटीआरएचओ भुगतान निम्नवत् है:- <table border="1"><tr><td>वर्ष 2009</td><td>₹0 326.18</td></tr><tr><td>लाख</td><td></td></tr><tr><td>वर्ष 2010 (नवंबर 2010 तक)</td><td>₹0 294.41</td></tr><tr><td>लाख</td><td></td></tr></table> जीटीआईपीएल ने सिवाय जनवरी 2009 मार्च तथा अप्रैल 2009 महीने के जेएनपीटी द्वारा भेजे गए बिलों की प्रतियां प्रस्तुत की हैं।	वर्ष 2009	₹0 326.18	लाख		वर्ष 2010 (नवंबर 2010 तक)	₹0 294.41	लाख	
वर्ष 2009	₹0 326.18									
लाख										
वर्ष 2010 (नवंबर 2010 तक)	₹0 294.41									
लाख										
(vii).	जीटीआईपीएल वर्ष 2012 से 2014 के लिए गणनाओं के साथ आय अनुमानन के सार में यथा दिए गए (जेएनपीटी/एनएसआईसीटी) से मिश्रित ट्रेन हैंडलिंग के लिए राजस्व हिस्सेदारी शीर्ष के अधीन आय की प्रकृति स्पष्ट करें।	मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन हिस्सेदारी से संबंधित प्राप्तियों तथा भुगतानों को लेने के लिए दो पृथक शीर्ष बनाए गए हैं।								
(viii).	प्रस्तावित दर में सामान्य तृदि के अलावा, जीटीआईपीएल ने कुछ सेवाओं में उच्चतर तृदि भी प्रस्तावित की है और अपने प्रस्तावित दरमान में कुछ ढांचागत बदलाव भी प्रस्तावित किए हैं। प्रस्तावित बदलावों से होने वाली वर्षवार अतिरिक्त राजस्व विवेका परिमाणित करें और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए भेजें। इस संबंध में गणनाएं भी भेजें।	₹0 37.73 करोड़ प्रतिवर्ष के अतिरिक्त राजस्व के ब्योरे जीटीआईपीएल ने अपने ईमेल दिनांक 21 दिसंबर 2011 द्वारा भेजे गए हैं। ब्योरे नीचे तालिकावद्दु किए गए हैं। <table border="1"><thead><tr><th>क्र. सं.</th><th>खंड का संदर्भ</th><th>अतिरिक्त अनुमानित राजस्व (आरतीय रूपए)</th></tr></thead><tbody><tr><td>1.</td><td>खंड 1क - सामान्य खाली कंटेनरों के लिए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान के लिए दर</td><td>91,781,889</td></tr></tbody></table>	क्र. सं.	खंड का संदर्भ	अतिरिक्त अनुमानित राजस्व (आरतीय रूपए)	1.	खंड 1क - सामान्य खाली कंटेनरों के लिए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान के लिए दर	91,781,889		
क्र. सं.	खंड का संदर्भ	अतिरिक्त अनुमानित राजस्व (आरतीय रूपए)								
1.	खंड 1क - सामान्य खाली कंटेनरों के लिए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान के लिए दर	91,781,889								

		<p>2. खंड 2 - खाली पोतांतरण कटनरो के लिए प्रभार 1,952,183</p> <p>3. खंड 3क - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों (लदे हुए, आईसीडी और पोतांतरण कंटेनर) के लिए जलयान से यार्ड प्रभारों के लिए दर 195,294,869</p> <p>4. खंड 3ख - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कटनरों के लिए यार्ड से रेल प्रभारों के लिए दर 10,011,784</p> <p>5. खंड 3ग - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से ट्रक के लिए दर 19,011,482</p> <p>6. खंड 4 - अति-आयामीय पोतांतरण तथा खाली कंटेनरों के लिए प्रभार</p> <p>7. खंड 5 - हैच कवर खोलने के लिए प्रभार 8,212,211</p> <p>8. खंड 6 - रेस्टोज के लिए प्रभार 3,512,841</p> <p>9. खंड 7क - शट आउट II के लिए प्रभार 12,997,553</p> <p>10. खंड 8 - प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रभार 34,966,223</p> <p>11. खंड 9ग - सील लगान के लिए प्रभार</p>	377,741,035
(4).	परिचालन लागत:		
(i).	परिचालन लागतों के अनुमानन के लिए लागू किए जाने वाले वृद्धि कारक के संबंध में, यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि जैसाकि हमारे पत्र सं. टीएमपी/27/2005-विविध दिनांक 11 जुलाई 2011 द्वारा पहले ही संप्रेषित किया गया है, लागत विवरण में व्यय अनुमानों के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक सुविचारित किया जाएगा।	हमने सिवाय वेतन मामले के सभी व्ययों के मामले में 6 प्रतिशत प्रतिवर्ष वृद्धि कारक पर विचार किया है जहां लेबर यूनियन के साथ हस्तांतरित सीयोए (अमेक्ट मालभाव करार) के अनुसार बढ़ाई गई गजदरों का वर्ष 2011 से 2014 के पूर्वानुमानों में शामिल किया गया है।	
(ii).	वर्ष 2011 से 2014 के लिए फार्म-3ख के अनुलग्नक में दिए गए आंकड़े भी वर्ष 2010 के लिए भेजें।	वर्ष 2010 की गणना भेजी गई है।	
(iii).	परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर. अनुमानित परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत में आरटीजी परिचालकों के लिए अनुमानित भैनपावर लागत शामिल है। इससे प्रतीत होता है कि आरटीजी का परिचालन और अनुरक्षण कलमार को आउटसोर्स किया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित भेजे/स्पष्ट करें।		
	(क). इस संबंध में कलमार के साथ जेटीआईपीएल द्वारा किए गए अद्यतन करार की प्रतिलिपि।	(क). करार की प्रति भेजी गई है। इस करार का जूल 2012 से नवीकरण किया जाना देय है। आरटीजी 15ग्रे ने अपनी लेबर यूनियन के लिए भजूदरी में लगभग 24 प्रा०शत की वृद्धि दी है। (करार की प्रतिलिपि भेजी गई है)। इसलिए आरटीजी संविदित व्ययों में सभावित प्रभाव भजूदा रस्तर से लगभग 15 प्रतिशत ज्यादा होगा जबकि हमने हमारे प्रशुल्क प्रस्ताव में केवल 6 प्रतिशत वृद्धि पर विचार किया था व्ययोंकि उनकी भजूदरी पर बातचीत चल रही थी। आरटीजी परिचालनों में वर्ष 2011 के दौरान लागत वृद्धि वार्षिक वृद्धि और यूरो विनियम दर उत्तर-चढ़ाव की वजह से वर्ष 2010 से यहुत ज्यादा है। कृपया प्रशुल्क प्रस्ताव को अतिम रूप देते रामय शामिल अतिरिक्त व्यय पर विचार करें।	
	(ख). जीटीआईपीएल स्पष्ट करे कि क्या कलमार प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया द्वारा आरटीजी के परिचालन और अनुरक्षण के लिए घयनित किया गया था। जीटीआईपीएल यह दर्शाएं कि कैसे कलमार को देय दरों की तारीकता	(ख). प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया का अनुसरण करने के बाद कलमार का घयन किया गया था। कलमार को देय दरें सही और उचित हैं। कलमार संबंधित और इच्छुक पक्ष नहीं है।	

	<p>और उपयुक्तता स्थापित की गई है।</p> <p>(ग). आरटीजी के परिचालन और अनुरक्षण के लिए वर्ष 2010 के दौरान प्रोद्भूत और कलमार को भुगतान किए गए वास्तविक यूरो दर प्रति घंटा भेजें और दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा वैधीकृत करें।</p>
	<p>(घ). यह याद किया जाए कि पिछले प्रशुल्क संशोधन में जीटीआईपीएल ने व्यय के लेखांकन के प्रयोजन के लिए मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के अधीन शेष दो तिहाई और प्रत्यक्ष लेबर लागत के रूप में आरटीजी परिचालक मैनपावर लागत के अधीन आरटीजी परिचालना तथा अनुरक्षण लागत के एक तिहाई को प्रभाजित किया था। संदर्भित मौजूदा प्रस्ताव में, जीटीआईपीएल न प्रत्यक्ष लेबर लागत के रूप में आरटीजी परिचालनों और अनुरक्षण लागत का 55 प्रतिशत और मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत के अधीन शेष 45 प्रतिशत प्रभाजित किया था। व्यय के प्रभाजन के प्रतिशत में बदलाव कारणों के साथ तर्कसंगत ठहराएं।</p>
	<p>(ङ). आरटीजी के परिचालन तथा अनुरक्षण लागत के अनुमानन में सुविचारित तीन वर्षों 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक 181425 आरटीजी घंटे और वर्ष 2011 के लिए 234092 आरटीजी घंट का आधार भेजें।</p>
	<p>(च). वर्ष 2011 से 2014 के दौरान वांधना/खोलना संबंधी अनुमानित व्यय गणनाओं के साथ आउटसोर्सिंग करार के दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित करें।</p>
	<p>(छ). इसी तरह, वर्ष 2011 से 2014 के दौरान जोखिमपूर्ण सफाई के लिए अनुमानित व्यय आउटसोर्सिंग करार के दस्तावेजी साक्ष्य और गणना के साथ समर्थित करें।</p>
(iv). उपस्कर चालन लागत:	
<p>क). बिजली लागत:</p> <p>(i). जीटीआईपीएल आरएमक्यूसी, आरएमजी, यार्ड और घाट विद्युतीकरण, प्रशीतन दिवसों और गेट/संयुक्त लाइटिंग के लिए अंगीकृत इकाई बिजली उपभोग के विभिन्न स्तरों के लिए आधार भेजें और अनुमान पिछले 3 वर्षों के औसत द्वारा समर्थित करें।</p> <p>(ii) अगस्त से अक्टूबर 2011 माह के लिए लागू बिजली की वास्तवेज इकाई लागत दर्शनी के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजें; वर्ष 2011 के लिए निर्धारित बिजली माप प्रभारों में सुविचारित ₹ 210.6 प्रति केवीए के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजें।</p> <p>(iii). जीटीआईपीएल विचार के लिए आधार भेजे कि</p>	<p>(i). प्रस्ताव में, बिजली लागत की गणना जनवरी 2010 से दिसंबर 2010 तक की अवधि के लिए पूर्व औसत समग्र उपभोग के आधार पर की गई है। वर्ष 2010 के लिए ऊर्जा उपभोग रिपोर्ट की प्रति भेजी गई है।</p> <p>(ii) जार्च 2011 महीने के लिए बिजली बिल की प्रति इकाई दर की गणना के साथ संलग्न की गई है। कृपया यह देखें कि बिजली दर प्रति इकाई में अक्टूबर महीने में ₹ 12.35 तक वृद्धि की गई है। जिसकी प्रति भी संलग्न की गई है। हमारा प्राधिकरण से अनुरोध है कि संशोधित प्रशुल्क निर्धारित करते समय बिजली की मौजूदा इकाई दर पर विचार किया जाए।</p> <p>(iii). यह वर्ष 2010 के आईसीडी अनुपात पर आधारित है।</p>

	<p>कुल यातायात का 24 प्रतिशत, आरएमजी की विजली लागत की गणना में, आरएमजी द्वारा प्रहसित किया जाएगा।</p> <p>(iv). विजली लागत के अनुमानन में ट्रांसफार्मर नुकसानों से संबंधित लागत पर पहुंचने की गणना भेजें।</p>	<p>(iv). यह जीटीआई द्वारा किए गए इम्पीरिकल अध्ययनों पर आधारित है।</p>
	<p>(x) ईधन लागत:</p> <p>अनुमानित ईधन लागत के संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:</p> <p>(i). वर्ष 2011 से 2014 के लिए आरटीजी, आरएसटी और ट्रैक्टर ट्रेलरों के परिचालनों के लिए ईधन का अनुमानित उपभोग पूर्ववर्ती तीन वर्षों के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में तर्कसंगत ठहराएं।</p> <p>(ii). आरटीजी की प्रहस्तन दर के रूप में 15.71 टीईयू प्रति घंटा पर विचार करने का आधार बताएं। वर्ष 2010 के लिए वास्तविक प्रहस्तन दर भेजें।</p> <p>(iii). आरटीजी के ईधन लागत अनुमानन में यथा सुविचारित 'प्रहस्तन' शब्दावली स्पष्ट करें। 204 प्रतिशत की दर से प्रहस्तन पर पहुंचने के लिए गणना भेजें।</p> <p>(iv). आरएसटी के उपयोग के लिए वर्ष 2011 के लिए 70357 लिटर और वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए 54528 लिटर प्रत्येक के अनुमानित डीजल उपभोग की गणनाएं भेजें और वर्ष 2010 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में उपभोग का औचित्य बताएं।</p> <p>(v). टीटी के संदर्भ में वर्ष 2011 के लिए 1845340 लिटर और वर्ष 2012 से 2014 के लिए 1130169 वर्ष प्रत्येक के अनुमानित डीजल उपभोग के लिए गणनाएं भेजें और उपभोग वर्ष 2010 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं। कम वसूली/दर भिन्नता प्रति लिटर की प्रकृति गणनाओं के साथ स्पष्ट करें।</p>	<p>(i). वर्ष 2011–2014 के लिए अनुमानित ईधन उपभोग अनुलग्नक 3 ख में यथा दिए गए वास्तविक 2010 उपभोग पर आधारित है।</p> <p>(ii). वर्ष 2010 के दौरान आरटीजी की प्रहस्तन दर 15.71 टीईयू प्रति घंटा थी।</p> <p>(iii). पोत से उतारे गए सभी कंटेनरों की आरटीजी द्वारा कम से कम दो यार सीवाई में एक लिफ्ट ऑफ और एक लिफ्ट ऑन प्रहसित किए जाने की जरूरत होती है। कई बार, स्टेक से/को अतिरिक्त लिफ्ट ऑफ और लिफ्ट ऑन शट आउट कटेनर के लिए जाते हैं और पीओडी बदलाव ड्रेड की अपेक्षाओं पर आधारित हैं। इसके अलावा, आरटीजी द्वारा कुछ अनिवार्य हाऊसकीपिंग फेरे लगाए जाते हैं। इस प्रकार प्रहस्तन 200 प्रतिशत से अधिक है। औसतन यह 204 प्रतिशत परिणित होता है।</p> <p>(iv). अनुमानित डीजल की गणनाएं 2010 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित हैं। 2010 के वास्तविक आंकड़े दिए गए हैं।</p> <p>(v). वर्ष 2010 से 2014 का अनुमानित डीजल उपभोग 2010 के वास्तविक पर आधारित है। कम वसूली/दर भिन्नता प्रति लिटर करार के अनुसार भारतीय रूपए 37.50 की बातचीत—पूर्य वसूली दर और प्रचलित बाजार दर के बीच अंतर की वजह से है।</p>
	<p>(g). मरम्मतें और अनुरक्षण लागत:</p> <p>(i). सभी विचाराधीन वर्षों के लिए मरम्मतों और अनुरक्षण प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए आरएमक्यूसी, आरएमजी और आरटीजी की पूँजी लागत की भिन्न प्रतिशतताओं को अंगीकृत करने के पीछे आधार स्पष्ट करें और वैयक्तिक अनुमान पिछले वर्षों 2009 से 2010 के लिए वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p> <p>(ii). वर्ष 2011 से 2014 के लिए आरएसटी, खाली हैंडलर्स, परिचालनात्मक औजारों और अन्य के लिए मरम्मतों एवं अनुरक्षण लागत की गणनाएं भेजें और वर्ष 2010 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य बताएं।</p> <p>(iii) आरटीजी की अनुरक्षण लागत के हिस्से के रूप</p>	<p>(i). उपस्कर—वार मरम्मतों और अनुरक्षण व्यय का अनुमान तत्संबंधी उपस्कर की पूँजी लागत के प्रतिशत रूप में 2010 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर चिह्नित किया गया है।</p> <p>(ii). उपस्कर—वार मरम्मतों और अनुरक्षण व्यय का अनुमान तत्संबंधी उपस्कर की पूँजी लागत के प्रतिशत रूप में 2010 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर चिह्नित किया गया है।</p> <p>(iii). यह अप्रत्यक्ष करों पर सरकार द्वारा जारी किए गए</p>

	में सामग्रियों पर 12.5 प्रतिशत की दर से वैट का घटक शामिल करने का कारण स्पष्ट करें	निवेशों के अनुपालन में हैं जिसमें जीटीआई वैट इनपुट क्रेडिट के लिए हकदार नहीं है।																																		
(v).	<p>उपस्कर किराया प्रभार:</p> <p>अनुमानित ट्रैक्टर किराया प्रभारों के संदर्भ में, जीटीआईपीएल निम्नलिखित भेजें:</p> <p>(क). कंटेनरों के आवागमन के लिए वर्ष 2011 से 2014 के लिए ट्रैक्टर किराया प्रभारों के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों के लिए दस्तावेजी प्रमाण भेजें:</p> <p>(i). कंटेनर यार्ड तक और कंटेनर यार्ड से रेल और</p> <p>(ii). अंतर टर्मिनल स्थानांतरण</p> <p>(ख). जीटीआईपीएल यार्ड और रेल के बीच आवागमन के लिए अनुमानित थ्रुपुट के 26 प्रतिशत और अंतर टर्मिनल स्थानांतरण के लिए अनुमानित थ्रुपुट के 12 प्रतिशत पर विचार करने का आधार भेजें।</p>	<p>कार की प्रति भेजी गई है। यह कार जनरी 2012 तक वैध है और नवीकरण के लिए देय है।</p> <p>यह वर्ष 2010 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित है।</p>																																		
(vi).	<p>पट्टा किराये:</p> <p>(क). जीटीआईपीएल पुष्टि करे कि पट्टा किरायों के अनुमान लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p> <p>(ख). पट्टे पर दिया गया क्षेत्र दर्शाते हुए अनुमानित पट्टा किराये और सुविचारित प्रति दर वर्ग मीटर सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भेजें।</p>	<p>(क). पुष्टि की गई है।</p> <p>(ख). ब्योरे भेजे गए हैं।</p>																																		
(vii).	<p>बीमा:</p> <p>जीटीआईपीएल अनुमानित बीमा लागत के लिए आधार और गणनाएं भेजें। बीमा लागत के अनुमान बीमा कम्पनी को किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में तकसंगत ढहराएं। बीमा कम्पनी(कम्पनियों) के साथ किए गए करार की प्रति भेजें।</p>	<p>ब्यार भेजे गए हैं।</p> <p>(15 जुलाई 2010 से 14 जुलाई 2011 अवधि के लिए जीटीआईपीएल द्वारा भेजी गई बीमा पॉलिसी अनुसूची की प्रति ₹ 319.35 लाख का सकल प्रीमियम दर्शाती है।)</p>																																		
(viii).	<p>अन्य व्यय:</p> <p>वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित अन्य व्ययों का व्यय के उक्त शीर्ष के अधीन सुविचारित सूचीबद्ध गणनाओं और लागत ब्योरों के साथ औचित्य बताएं।</p>	<p>2010 के वास्तविक आंकड़ों के ब्योरे भेजे गए हैं। वर्ष 2011 से 2014 के अनुमान और 2010 के वास्तविक आंकड़ों के आधार दिए गए हैं।</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>अन्य व्यय</th> <th>वर्ष 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>परिचालनात्मक</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>विशेष प्रहस्तन (ओओजी, डीजी और ब्रेक गत्क)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>आतंरिक परिवहन</td> <td>13565000</td> </tr> <tr> <td>सीमाशुल्क एमओटी प्रभार (मर्चेंट ओवरटाइम)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>परिचालनात्मक पानी</td> <td>1867198</td> </tr> <tr> <td>वस्तुसूची अन्तर</td> <td>-120498</td> </tr> <tr> <td>वस्तुसूची रिटन-ऑफ</td> <td>2318640</td> </tr> <tr> <td>कलपुर्जों पर सीमाशुल्क</td> <td>1208845</td> </tr> <tr> <td>डयूटी/निकारी व्यय</td> <td></td> </tr> <tr> <td>स्थानांतरण कार्गो/पोत व्यय</td> <td>729329</td> </tr> <tr> <td>वसूल किए गए कार्गो दावे</td> <td>-13000</td> </tr> <tr> <td>कार्गो दावे</td> <td>112546</td> </tr> <tr> <td>परिचालनात्मक ल्यूबरिकेंट्स</td> <td>2672846</td> </tr> <tr> <td>प्रहस्तन</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>ब्लू कॉलर ओवरटाइम</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>जोड़</td> <td>22340906</td> </tr> </tbody> </table>	अन्य व्यय	वर्ष 2010	परिचालनात्मक	0	विशेष प्रहस्तन (ओओजी, डीजी और ब्रेक गत्क)	0	आतंरिक परिवहन	13565000	सीमाशुल्क एमओटी प्रभार (मर्चेंट ओवरटाइम)	0	परिचालनात्मक पानी	1867198	वस्तुसूची अन्तर	-120498	वस्तुसूची रिटन-ऑफ	2318640	कलपुर्जों पर सीमाशुल्क	1208845	डयूटी/निकारी व्यय		स्थानांतरण कार्गो/पोत व्यय	729329	वसूल किए गए कार्गो दावे	-13000	कार्गो दावे	112546	परिचालनात्मक ल्यूबरिकेंट्स	2672846	प्रहस्तन	0	ब्लू कॉलर ओवरटाइम	0	जोड़	22340906
अन्य व्यय	वर्ष 2010																																			
परिचालनात्मक	0																																			
विशेष प्रहस्तन (ओओजी, डीजी और ब्रेक गत्क)	0																																			
आतंरिक परिवहन	13565000																																			
सीमाशुल्क एमओटी प्रभार (मर्चेंट ओवरटाइम)	0																																			
परिचालनात्मक पानी	1867198																																			
वस्तुसूची अन्तर	-120498																																			
वस्तुसूची रिटन-ऑफ	2318640																																			
कलपुर्जों पर सीमाशुल्क	1208845																																			
डयूटी/निकारी व्यय																																				
स्थानांतरण कार्गो/पोत व्यय	729329																																			
वसूल किए गए कार्गो दावे	-13000																																			
कार्गो दावे	112546																																			
परिचालनात्मक ल्यूबरिकेंट्स	2672846																																			
प्रहस्तन	0																																			
ब्लू कॉलर ओवरटाइम	0																																			
जोड़	22340906																																			

(ix).	<p>तकनीकी सेवा शुल्क:</p> <p>(क). जीटीआईपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 282 के अधीन यथा अपेक्षित “आमर्स लैंथ रिलेशनशिप की यार्डस्टिक लागू करते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए लागत विवरण में अनुमानित तकनीकी सेवा शुल्क की उपयुक्तता स्थापित करें।</p> <p>(ख). वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए टीएसएफ का प्रेषण स्थापित करने वाले दस्तावेज भेजें।</p>	<p>(क). आमर्स लैंथ सिद्धांत के लिए तकनीकी सेवा शुल्कों की उपयुक्तता केपीएमजी द्वारा प्रमाणित स्थानांतरण मूल्यनिर्धारण नियम के अनुसार मार्क-अप के माध्यम से स्थापित की गई है। (जीटीआईपीएल ने एपीएम टर्मिनल्स मेनेजमेंट बीबी से कुछ समर्थन सेवाएं प्राप्त करने के लिए ज्ञापन की प्रति भेजी है।)</p> <p>(ख). प्रति भेजी गई है।</p>																																								
(x).	<p>उपरिव्यय:</p> <p>(क). जीटीआईपीएल प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित व्यय की मदों को सूचीबद्ध करें और सभी विचाराधीन वर्षों के लिए इस शीर्ष के अधीन विस्तृत गणनाएं भेजें।</p>	<p>(क). 2010 के वास्तविक आकड़ों के ब्योरे भेजे गए हैं। वर्ष 2011 से 2014 के अनुमान 2010 के वास्तविक आकड़ों पर आधारित हैं।</p> <p>2010 के वास्तविक आकड़े</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>प्रबंधन उपरिव्यय</th> <th>वर्ष 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>वेतन</td> <td>156963963</td> </tr> <tr> <td>बोनस</td> <td>8615284</td> </tr> <tr> <td>एचआरए</td> <td>35732637</td> </tr> <tr> <td>अस्थायी स्टाफ</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>छुटटी नकदीकरण</td> <td>503163</td> </tr> <tr> <td>छुटटी यात्रा भत्ता</td> <td>240000</td> </tr> <tr> <td>पुर्णआबंटन भत्ता</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>ड्राईवर ओवरटाइम</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>प्रोत्साहन</td> <td>32026997</td> </tr> <tr> <td>ग्रेचुटी</td> <td>3924916</td> </tr> <tr> <td>हाऊसिंग भत्ता</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>ओवरटाइम</td> <td>6482364</td> </tr> <tr> <td>प्रोत्साहन - ब्लू कॉलर स्टाफ</td> <td>86660298</td> </tr> <tr> <td>अन्य भत्ता</td> <td>15528027</td> </tr> <tr> <td>पीएफ/पीपीएफ में अंशदान</td> <td>10778006</td> </tr> <tr> <td>अधिविष्ठि</td> <td>1000086</td> </tr> <tr> <td>लेबर वेल्फेयर क्षेत्र में योगदान</td> <td>30078</td> </tr> <tr> <td>ईडीएलआई और प्रशासन प्रभार</td> <td>1187906</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>281679528</td> </tr> </tbody> </table>	प्रबंधन उपरिव्यय	वर्ष 2010	वेतन	156963963	बोनस	8615284	एचआरए	35732637	अस्थायी स्टाफ	0	छुटटी नकदीकरण	503163	छुटटी यात्रा भत्ता	240000	पुर्णआबंटन भत्ता	0	ड्राईवर ओवरटाइम	0	प्रोत्साहन	32026997	ग्रेचुटी	3924916	हाऊसिंग भत्ता	0	ओवरटाइम	6482364	प्रोत्साहन - ब्लू कॉलर स्टाफ	86660298	अन्य भत्ता	15528027	पीएफ/पीपीएफ में अंशदान	10778006	अधिविष्ठि	1000086	लेबर वेल्फेयर क्षेत्र में योगदान	30078	ईडीएलआई और प्रशासन प्रभार	1187906	कुल	281679528
प्रबंधन उपरिव्यय	वर्ष 2010																																									
वेतन	156963963																																									
बोनस	8615284																																									
एचआरए	35732637																																									
अस्थायी स्टाफ	0																																									
छुटटी नकदीकरण	503163																																									
छुटटी यात्रा भत्ता	240000																																									
पुर्णआबंटन भत्ता	0																																									
ड्राईवर ओवरटाइम	0																																									
प्रोत्साहन	32026997																																									
ग्रेचुटी	3924916																																									
हाऊसिंग भत्ता	0																																									
ओवरटाइम	6482364																																									
प्रोत्साहन - ब्लू कॉलर स्टाफ	86660298																																									
अन्य भत्ता	15528027																																									
पीएफ/पीपीएफ में अंशदान	10778006																																									
अधिविष्ठि	1000086																																									
लेबर वेल्फेयर क्षेत्र में योगदान	30078																																									
ईडीएलआई और प्रशासन प्रभार	1187906																																									
कुल	281679528																																									
(xi).	<p>(ख). वर्ष 2011 के लिए अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2009 के लिए वास्तविक व्यय से लगभग 10 प्रतिशत ज्यादा है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्यय तत्सम्बंधी पूर्व वर्षों के अनुमानित व्यय से लगभग 7.50 प्रतिशत ज्यादा है। जीटीआईपीएल अनुमानों का औचित्य बताए।</p> <p>(ग). सामान्य उपरिव्ययों के अधीन सुविचारित मद सूचीबद्ध करें और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए इस शीर्ष के अधीन विस्तृत गणनाएं भी भेजें।</p>	<p>(ख). प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के अनुमानों में आंतरिक यूनियन के साथ हस्ताक्षरित समेकित मोलभाव करार (सीवीए) के अनुसार दी जाने वाली वेतनवृद्धियों के लेखा पर अतिरिक्त प्रभाव शामिल है। (प्रति भेजी गई है)। मूल भजदूरी में वृद्धि नीचे दी गई है।</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>01.04.2011 to 31.03.2012</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>01.04.2012 to 31.03.2013</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>01.04.2013 to 31.03.2014</td> <td>13%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(ग). वर्ष 2010 के वास्तविक आंकड़ों के ब्योरे भेजे गए हैं। 2011 से 2014 के अनुमान 2010 के वास्तविक आंकड़ों पर आधारित हैं।</p>	01.04.2011 to 31.03.2012	19%	01.04.2012 to 31.03.2013	15%	01.04.2013 to 31.03.2014	13%																																		
01.04.2011 to 31.03.2012	19%																																									
01.04.2012 to 31.03.2013	15%																																									
01.04.2013 to 31.03.2014	13%																																									
(xii).	<p>मूल्यहास:</p> <p>जीटीआईपीएल संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 को ध्यान में रखते हुए विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अनुमानित मूल्यहास के लिए विस्तृत गणनाएं भेजें। कम्पनी एक अथवा रियायत करार के प्रावधानों, जैसी भी स्थिति हो, का संदर्भ देते हुए अंगीकृत मूल्यहास की दरें</p>	<p>वर्ष 2009-11 के लिए मूल्यहास की गणनाएं भेजी गई हैं। मानक पूँजी जगत गणना में प्रस्ताव में वर्ष 2012-14 के लिए मूल्यहास की गणनाएं भेजी गई हैं।</p>																																								

	भी भेजें।	
5.	<p>नियोजित पूँजी:</p> <p>अचल परिसंपत्तियाः</p> <p>(क). जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित फार्म-4क अपूर्ण है। वर्ष 2009 से 2011 के लिए ही ब्यारे भेजें। जीटीआईपीएल वर्ष 2012 से 2014 के लिए समान ब्यारे शामिल करते हुए पूर्ण किया गया और अद्यतन किया गया फार्म-4क भेजें।</p> <p>(ख). जीटीआईपीएल प्रहस्तन उपस्कर की वास्तविक संख्या, प्रत्येक उपस्कर के सकल मूल्य और जीटीआईपीएल में उसके शुल्क होने की तारीख संबंधी ब्यारे भेजें।</p> <p>(ग). जीटीआईपीएल वर्ष 2012 से 2014 के सकल प्रखंड में संवर्धनों के संबंध में पूर्ण ब्यारे देते हुए फार्म-4ख भेजें, यदि कोई हो।</p> <p>(घ). जीटीआईपीएल वर्ष 2011 के दौरान ₹ 12.25 करोड़ की परिसंपत्तियों के इसके सकल प्रखंड में किए गए संवर्धन किए देखे गए हैं। जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि उक्त संवर्धनों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य और संवर्धनों के ब्यारे भेजें।</p> <p>(ङ). वर्ष 2012 से 2014 के दौरान सकल प्रखंड में संवर्धनों, यदि कोई हों, को दस्तावेजी प्रमाण के साथ समर्थित करें और इन प्रस्तावित निवेशों की मौजूदा स्थिति भी भेजें।</p> <p>(च). यह नोट किया जाए कि पूरी की गई और शुल्क की गई परिसंपत्तियां नियोजित पूँजी के लिए गिनती की जाएंगी और प्रगतिशील को अलग रखा जाना चाहिए। इस संबंध में पुष्टि भेजें।</p>	<p>(क). निवल प्रखंड के लिए वर्ष 2009–11 के ब्यारे और वर्ष 2012–14 के लिए कार्य पूँजी प्रस्ताव के साथ संलग्न फार्म सं. 4क में दिए गए हैं। नियोजित पूँजी मानक सकल प्रखंड के आधार पर परिणित की गई है। जिसके ब्यारे 2008 के एनएसआईसीटी आदेशों में टीएएमपी द्वारा दिए गए दृष्टिकोण के आधार पर कार्य पत्रक 'मानक पूँजी लागत' में उपलब्ध हैं।</p> <p>(ख). ब्यारे भेजे गए हैं।</p> <p>(ग). चूंकि यह प्रस्ताव मानक दृष्टिकोण पर आधारित है इसलिए अनुवर्ती वर्षों के लिए संवर्धनों पर विचार नहीं किया गया है।</p> <p>(घ). ₹ 12.25 करोड़ का संवर्धन विधिवत् अनुमोदित 2011 बजट के अनुसार है। अब तक प्रोद्भूत वास्तविक व्यय भेजा गया है और शेष कार्यान्वयनशील है।</p> <p>(सिविल तथा बिजली कार्यों, इआरपी, संयंत्र एवं मशीनरी, पेक्षेट आदि के लिए वर्ष 2011 के लिए बजटिन संवर्धनों में ₹ 12.25 करोड़ जीटीआईपीएल ने अक्तूबर 2011 तक वास्तविक व्यय ₹ 744.88 लाख प्रतिवेदित किया है।)</p> <p>(ङ). कृपया उपर्युक्त 5 (ग) पर हमारा जवाब दें।</p> <p>(च). वर्ष 2009 और 2010 में किए गए केपेक्स संवर्धन विधिवत् लेखापरीक्षित पूर्णता/संस्थापन प्रमाणपत्रों पर आधारित हैं।</p>
6.	<p>कार्य पूँजी:</p> <p>(i). जीटीआईपीएल यह दर्शाने के लिए गणनाएं भेजे कि वर्ष 2009 से 2011 के दौरान वस्तुसूची, पट्टा किरायों के पूर्व भुगतान और कार्य पूँजी के रूप में रोकड़ शेष मार्च 2005 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार हैं।</p> <p>(ii). जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2012 से 2014 के लिए पूरे किए गए और अद्यतन किए गए फार्म-4क को भेजने के समय कार्य पूँजी घटक भी भेजें।</p> <p>(iii). वर्ष 2009 से 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित फार्म-4क कार्यपूँजी के घटकों के रूप में टर्मिनल अधिकार समायोजनों और अप्रभाजित पट्टा किरायों को दर्शाएं। कार्यपूँजी के हिस्से के रूप में इन घटकों पर विचार करने के लिए कारण स्पष्ट करें। अप्रभाजित पट्टा किरायों और टर्मिनल अधिकार समायोजनों के लिए उक्त सशियों पर पहुंचने के लिए गणनाएं भी भेजें।</p>	<p>(i). वर्ष 2009–10 की वस्तुसूची लेखापरीक्षित तुलन पत्र पर आधारित है। पट्टा किराये का पूर्वभुगतान तस्वीरी वर्षों के लाइसेंस कारार के अनुसार एक साल पहले भुगतान किए गए पट्टा किराये के बराबर है। शेष रोकड़ प्रतिमानकों के अनुसार हैं।</p> <p>(ii). चूंकि यह प्रस्ताव टीएएमपी द्वारा 2008 के अपने एनएसआईसीटी आदेशों में अंगीकृत मानक दृष्टिकोण पर आधारित है, इसलिए कार्य पूँजी घटकों पर विचार नहीं किया गया है।</p> <p>(iii). टर्मिनल अधिकार और अप्रभाजित पट्टा किरायों का समायोजन मार्च 2010 में टीएएमपी द्वारा पारित पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार किया गया है।</p>
घ.	दरमान:	

(i).	<p>जीटीआईपीएल में खौजूदा प्रशुल्क में 8.72 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करने के लिए अपना प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। इस वृद्धि का औचित्य बताते हुए उपयोक्ताओं को प्रोद्भूत होने वाले उत्पादकता सुधारों का लाभ सूचीबद्ध करें।</p>	<p>कुशल परिचालना के परिणामस्वरूप पोत आगमनों की उच्चतर संख्या कम प्रतीक्षा समय बहुउद्देशीय गेट खोलना और पाता की उच्चतर वापसी (बर्थ पर औसत विशम) के परिणामस्वरूप उच्चतर उत्पादकता (फेरे/घंटा), द्रेंगों की तेजी से वापसी और बिना भीड़ के तेजी से निकासी के परिणामस्वरूप टीटी (ट्रैक्टर ट्रेलर) के माध्यम से भारत की एविजम वृद्धि का समर्थन करें। इस संबंध में कार्यनिष्ठादान संकेतक निम्नलिखित है</p>																																							
(ii).	<p>जीटीआईपीएल सामान्य कंटेनरों, आईसीडी कंटेनरों पोतांतरण कंटेनरों, जोखिमपूर्ण और अति आयामीय कंटेनरों के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर पहुंचने के लिए सुविधारित लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना भेजें।</p>	<table border="1" data-bbox="842 365 1366 713"> <thead> <tr> <th rowspan="2">कार्यनिष्ठादान संकेतक</th> <th colspan="3">जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011</th> </tr> <tr> <th>अप्रैल माह</th> <th>एक्टूबर आ माह</th> <th>एप्रिलमध्ये मुद्रा</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 आयत (ट्रैक्टर)</td> <td>338,807</td> <td>578,448</td> <td>857,515</td> </tr> <tr> <td>2 नियन्त्रित (ट्रैक्टर)</td> <td>400,187</td> <td>634,260</td> <td>719,727</td> </tr> <tr> <td>3 जोड़ (ट्रैक्टर)</td> <td>769,344</td> <td>1,212,736</td> <td>1,577,242</td> </tr> <tr> <td>4 प्रदाता वान्, भी ग</td> <td>573</td> <td>516</td> <td>667</td> </tr> <tr> <td>5 वर्थ उत्पादकता (फेरे/घंटा)</td> <td>37.19</td> <td>71.64</td> <td>93.44</td> </tr> <tr> <td>6 बर्थ पर औसत विराम (दिन)</td> <td>1.25</td> <td>1.02</td> <td>0.59</td> </tr> <tr> <td>7 जाह्ना -पूर्व प्रीक्षा समय (दिन)</td> <td>78.52</td> <td>5.45</td> <td>0.60</td> </tr> <tr> <td>8 प्रदर्शन रेत की स.</td> <td>1,413</td> <td>1,413</td> <td>2,141</td> </tr> </tbody> </table>	कार्यनिष्ठादान संकेतक	जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011			अप्रैल माह	एक्टूबर आ माह	एप्रिलमध्ये मुद्रा	1 आयत (ट्रैक्टर)	338,807	578,448	857,515	2 नियन्त्रित (ट्रैक्टर)	400,187	634,260	719,727	3 जोड़ (ट्रैक्टर)	769,344	1,212,736	1,577,242	4 प्रदाता वान्, भी ग	573	516	667	5 वर्थ उत्पादकता (फेरे/घंटा)	37.19	71.64	93.44	6 बर्थ पर औसत विराम (दिन)	1.25	1.02	0.59	7 जाह्ना -पूर्व प्रीक्षा समय (दिन)	78.52	5.45	0.60	8 प्रदर्शन रेत की स.	1,413	1,413	2,141
कार्यनिष्ठादान संकेतक	जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011																																								
	अप्रैल माह	एक्टूबर आ माह	एप्रिलमध्ये मुद्रा																																						
1 आयत (ट्रैक्टर)	338,807	578,448	857,515																																						
2 नियन्त्रित (ट्रैक्टर)	400,187	634,260	719,727																																						
3 जोड़ (ट्रैक्टर)	769,344	1,212,736	1,577,242																																						
4 प्रदाता वान्, भी ग	573	516	667																																						
5 वर्थ उत्पादकता (फेरे/घंटा)	37.19	71.64	93.44																																						
6 बर्थ पर औसत विराम (दिन)	1.25	1.02	0.59																																						
7 जाह्ना -पूर्व प्रीक्षा समय (दिन)	78.52	5.45	0.60																																						
8 प्रदर्शन रेत की स.	1,413	1,413	2,141																																						
(iii).	<p>हैच कवरों, रेस्टोरेंज, शट आउट, भंडारण आर अन्य सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रभारों के लिए सुविधारित लागत तत्वों के साथ समान गणनाएं भेजें।</p>	<p>वूकि इन मतिविधियों पर पृथक लागत ब्यार व्यवस्था नहीं किए गए हैं, इसलिए यह खेद व्यक्त किया गया है कि जीटीआई लागत तत्वों के साथ विस्तृत गणना भेजने की स्थिति में नहीं है।</p>																																							
(iv).	<p>हालांकि जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमान में 8.72 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि प्रस्तावित की है, परंतु यह देखा गया है कि जीटीआईपीएल ने निम्नलिखित मदों के मामले में वृद्धि का उच्चतर प्रतिशत भी प्रस्तावित किया है:</p>	<p>कृपया उपर्युक्त बिन्दु (ii) पर हमारे जवाब का अवलोकन करें।</p>																																							
	<table border="1" data-bbox="295 1068 810 1908"> <thead> <tr> <th>क्र. सं.</th> <th>खंड का संदर्भ</th> <th>प्रशुल्क में प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td><td>खंड 1क - सामान्य खाली कंटेनरों के लिए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान के लिए दर</td><td>34.58%</td> </tr> <tr> <td>2.</td><td>खंड 2 - खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार</td><td>25.43%</td> </tr> <tr> <td>3.</td><td>खंड 3क - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों (लद हुए आईसीडी और पोतांतरण कंटेनर) के लिए जलयान से यार्ड प्रभारों के लिए दर</td><td>74%</td> </tr> <tr> <td>4.</td><td>खंड 3ख - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल प्रभारों के लिए दर</td><td>88.54%</td> </tr> <tr> <td>5.</td><td>खंड 3ग - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से ट्रक के लिए दर</td><td>74%</td> </tr> <tr> <td>6.</td><td>खंड 4 - अति-आयामीय पोतांतरण तथा खाली कंटेनरों के लिए प्रभार</td><td>25.43% - TP 4.58% - Empty</td> </tr> </tbody> </table>	क्र. सं.	खंड का संदर्भ	प्रशुल्क में प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि	1.	खंड 1क - सामान्य खाली कंटेनरों के लिए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान के लिए दर	34.58%	2.	खंड 2 - खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार	25.43%	3.	खंड 3क - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों (लद हुए आईसीडी और पोतांतरण कंटेनर) के लिए जलयान से यार्ड प्रभारों के लिए दर	74%	4.	खंड 3ख - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल प्रभारों के लिए दर	88.54%	5.	खंड 3ग - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से ट्रक के लिए दर	74%	6.	खंड 4 - अति-आयामीय पोतांतरण तथा खाली कंटेनरों के लिए प्रभार	25.43% - TP 4.58% - Empty	<p>(i). खाली कंटेनर दर वृद्धि वर्तमान में खाली कंटेनर प्रहस्तन का प्रशुल्क लदे हुए कंटेनर प्रशुल्क की अपेक्षा 20 प्रतिशत तक कम है। तथापि, हमें यह जानकारी नहीं है कि ऐसी मिन दरों के लिए आधार कहीं रखायित किया गया है। खाली और लदे हुए कंटेनर के प्रहस्तन के लिए लागतें लगभग समान हैं। अतः खाली और लदे हुए कंटेनरों के लिए प्रशुल्क रामान स्तर पर रखने का प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 5.3 के अनुसार जलयान-तट प्रहस्तन और लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार एकसमान होने चाहिए।</p> <p>(ii). खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार उपर्युक्त के समान हैं।</p> <p>(iii). प्रशीतन तथा जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए जलयान से यार्ड प्रभार:</p> <p>वर्तमान में जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रभार सामान्य कंटेनर प्रभारों का 1.25 गुना है। प्रशीतन कंटेनर सामान्य कंटेनरों के लिए समान दर पर बिल किए गए हैं। तथापि, इन कंटेनरों में शामिल जोखिम कारक और प्रहस्तन के लिए रखी जाने वाली विशेष देखभाल पर विचार करते हुए, जोखिमपूर्ण तथा प्रशीतन कंटेनरों के लिए दरें सामान्य कंटेनर दर के दोगुना प्रस्तावित की गई हैं। रेल परिचालक बिना निःशुल्क विराम दिवसों के जोखिमपूर्ण बॉक्सों के प्रहस्तन, परिवहन तथा विराम समय पर 1.5 से दोगुना प्रभार वसूल करते हैं। प्रशीतन कंटेनर के लिए दरें: जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन की दरों के बराबर होनी</p>																		
क्र. सं.	खंड का संदर्भ	प्रशुल्क में प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि																																							
1.	खंड 1क - सामान्य खाली कंटेनरों के लिए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान के लिए दर	34.58%																																							
2.	खंड 2 - खाली पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार	25.43%																																							
3.	खंड 3क - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों (लद हुए आईसीडी और पोतांतरण कंटेनर) के लिए जलयान से यार्ड प्रभारों के लिए दर	74%																																							
4.	खंड 3ख - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल प्रभारों के लिए दर	88.54%																																							
5.	खंड 3ग - जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से ट्रक के लिए दर	74%																																							
6.	खंड 4 - अति-आयामीय पोतांतरण तथा खाली कंटेनरों के लिए प्रभार	25.43% - TP 4.58% - Empty																																							

	7. खंड 5 – हैच कवर खोलने के लिए प्रभार	29.50%	यहाँकि प्रशीतनों में जोखिमपूर्ण प्रहस्तन की तरह प्रहस्तन में जोखिम होता है। 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 5.3 के अनुसार, उच्चतर प्रभार जोखिमपूर्ण सामानों वाले कंटेनरों, प्रशीतन कंटेनरों और किसी विशेष सेवाओं के लिए उच्चतर प्रभार स्वीकार्य होंगे।
8.	खंड 6 – रेस्टोज के लिए प्रभार	29.50%	(iv). जोखिमपूर्ण और प्रशीतन कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल प्रभार। प्रशीतन तथा जोखिमपूर्ण आईसीडी कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल प्रभार उपर्युक्त बिन्दु सं. 3 पर स्पष्ट किए गए कारणों से सामान्य कंटेनरों के लिए यार्ड से रेल प्रभारों के दोगुना पर संशोधित किए गए हैं।
9.	खंड 7 क – शट आउट्स के लिए प्रभार	29.50%	(v). जोखिमपूर्ण तथा प्रशीतन कंटेनरों के निए यार्ड से ट्रक प्रभार
10.	खंड 8 – प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन के लिए प्रभार	94.28%	उपर्युक्त बिन्दु सं. 3 और 4 देखें।
11.	खंड 9ग – सील लगाने के लिए प्रभार	300%	(vi). ओडीसी टीपी तथा खाली कंटेनरों के लिए दरें ओडीसी पोतांतरण कंटेनरों के लिए दरें सामान्य पोतांतरण कंटेनरों की दर के दोगुने पर संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि मौजूदा दरें सामान्य कंटेनरों की दरों का 1.73 गुना हैं। टीएमपी के माडल दरगान के अनुसार, ओडीसी पोतांतरण कंटेनर सामान्य टीपी कंटेनरों पर लागू दरों के दोगुने के लिए पात्र हैं। इसलिए प्रस्ताव का औचित्य दिया गया है। ओडीसी खाली कंटेनरों की दरें उपर्युक्त 1 पर स्पष्ट किए गए कारणों से ओडीसी लदे हुए कंटेनर की दर के बराबर संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
			(vii). हैचकवर, रेस्टो तथा शट आउट प्रभार समान सेवाओं के लिए एनएसआईसीटी के बराबर संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। (एनएसआईसीटी प्रशुल्क जीटीआई समग्र प्रशुल्क की अपेक्षा 5 प्रतिशत उच्चतर है। तथापि, एनएसआईसीटी के मौजूदा हैच कवर, रेस्टो तथा शट आउट प्रभार 35 प्रतिशत तक उच्चतर हैं।)
			(viii). प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार :
			प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार समान ग्राहक आधार के साथ समान सेवाओं के लिए सभीपवर्टी टर्मिनल अर्थात् एनएसआईसीटी के बराबर संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है। (एनएसआईसीटी प्रशुल्क जीटीआई समग्र प्रशुल्क की अपेक्षा 5 प्रतिशत तक अधिक है। तथापि, एनएसआईसीटी के मौजूदा प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभार ऊर्जा लागत शुल्क में समान होने के समय 100 प्रतिशत तक उच्चतर हैं।) सामान्य प्रशुल्क वृद्धि के अलावा वर्ष 2010 के दौरान बिजली लागत में पर्याप्त वृद्धि करने के लिए औद्योगिक से वाणिज्यिक तक प्रशुल्क श्रेणी में बढ़लाव के मददेनजर इस गतिविधि पर नकारात्मक मार्जिन होने की वजह से प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभारों के लिए प्रशुल्क में वृद्धि किए जाने की जरूरत है।
			(ix). बॉटल सील लगाना:

		यदि कटेनर यॉटन सील के साथ टर्मिनलों में प्रवेश करते हैं तो नियमानुसार वसूलीयोग्य कोई प्रभार नहीं है। भारतीय रूपए 800 की प्रस्तावित वृद्धि हतोत्साहित करने के लिए है और बिना सीलों के जा कानून के विरुद्ध है, टर्मिनल में प्रवेश करने वालों से कंटेनरों को रोकने के लिए है। प्रस्तावित प्रभारों के लेखा पर सृजित की जाने वाली अतिरिक्त आय उपर्युक्त विदु 3 (viii) पर हमारे जवाब के अनुसार परिमाणित किया गया है।
(v).	प्रशीतन कंटेनरों को जोखिमपूर्ण कटेनरों के बराबर मानने का कारण प्रशीतन कटेनरों को सामान्य कंटेनरों के बराबर मानते हुए अन्य कटेनर टर्मिनलों के परिप्रेक्ष्य में तर्कसंगत ठहराएं। प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त आय परिमाणित करें और वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए गणनाएं भेजें।	प्रशीतन कंटेनरों में परिवहन-योग्य प्रशीतन मशीनरी होती है जिसमें अज्वलनशील गैसें होती हैं। अतः प्रत्येक टर्मिनल जोखिमपूर्ण कटेनरों के लिए मामले के रूप में समर्पित प्रशीतन रटेक होते हैं। अतः प्रस्ताव का औचित्य बताया गया है। 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 5.3 के अनुसार जाखिमपूर्ण सामान वाले कंटेनरों, प्रशीतन कंटेनरा और किन्हीं विशेष सेवाओं के लिए उच्चतर प्रभार स्वीकृत किए जाएंगे। प्रस्तावित बदलावों के लेखा पर सृजित की जाने वाली अतिरिक्त आय उपर्युक्त विन्दु 3 (viii) पर हमारे जवाब के अनुसार।
(vi).	मौजूदा दरमान 4 घंटा आधार पर प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन निर्धारित करें। प्रस्तावित दरमान में, इसके अलावा, जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिदिन आधार पर प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए प्रस्तावित प्रभार भी देखे गए हैं। प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए प्रतिदिन आधार पर दरें निर्धारित करने के कारण का ओचित्य बताएं।	दरमान के अनुसार, संबंधित सभी गतिविधियां प्रतिदिन/प्रति गतिविधि पर प्रभारित किए जाते हैं। इसलिए इसी औचित्य को प्रशीतन अनुवीक्षण प्रभारों तक विस्तारित किए जाने का बिलिंग प्रक्रिया में एकरूपता लाने के लिए प्रस्तावित किया गया है।
(vii).	जीटीआईपीएल ने खंड-8 के अधीन नई टिप्पणी सं. 4 शामिल की है कि प्रशीतन कंटेनरों के लिए यदि गेट फे राग्य पर रिटर्न हवा तापमान सैट तापमान की तुलना में 5 डिग्री रेलिसयस से अधिक हो तो प्लगिंग प्रभार दोगुना होगा। इस कनेक्शन में, उक्त अवसरवादिता को अलग से मानने के लिए प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें। प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त आय परिमाणित करें और वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए गणनाओं के साथ भेजें।	प्रशीतन कंटेनर आग पश्चोत्तन मशीनरी तापमान का बताए रखने के लिए भूल रूप से अभिकल्पित की जाती है जो कटेनर में भरे जाने वाले नाशवान सामानों पर निर्भर करते हुए तापमान निर्धारित के लिए है। सैट किए गए तापमान की अपेक्षा उच्चतर तापमान पर गलत कार्गो भरण से प्रशीतन कंटेनर मशीनरी सैट तापमान को नीचे लाता है। हमारा प्रस्ताव यह सुनिश्चित करने के लिए है कि प्रशीतन कंटेनरों के लिए कार्गो भरण अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार किया जाता है। इसलिए प्रस्तावित दर वृद्धि का औचित्य दिया गया है। चूंकि हमारे पास इस परिकल्पित गतिविधि के लिए रिकार्ड की गई मात्रा नहीं है इसलिए इस प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर अतिरिक्त आय को परिमाणित नहीं किया जा सकता।
(viii).	जीटीआईपीएल ने अमेरिकी डॉलर 47.68 पति फेरे की दर से विजली की आपूर्ति सहित प्रि-ट्रिप निरीक्षण के लिए खंड 8(ii) के अधीन नई प्रशुल्क मद प्रस्तावित की है। इस संबंध में, जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि निम्नलिखित भेजें:	(क). जीटीआईपीएल प्रि-ट्रिप निरीक्षण के लिए सेवाएं प्रदान करने के लिए मौजूदा व्यवस्था स्पष्ट करें और उसके लिए वसूल किए गए प्रभार भेजें। (ख). प्रस्तावित दर लागत व्योंगों के साथ तर्कसंगत ठहराएं। (ग). डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क प्रस्तावित करने कारण स्पष्ट करें।
		(क). वर्तमान में जीटीआई द्वारा यह सेवा प्रदान नहीं की जाती है। (ख). यह खेद व्यक्त किया गया है कि लागत व्योंगे व्यवस्थित नहीं किए गए हैं। (ग). प्रस्तावित दर 5 प्रतिशत की कटौती के साथ एनएसआईसीटी द्वारा प्रभारित मौजूदा दर पर आधारित है।

	(घ). जीटीआईपीएल इस प्रशुल्क मद के अधीन उपलब्ध करवाने के लिए प्रस्तावित सेवाएं सूचीबद्ध करे। (ङ). इस प्रस्ताव में यह स्पष्ट नहीं किया गया है कि का प्रस्तावित प्रभार सेवा के लिए उपयोक्ताओं के अनुरोध पर वैकल्पिक है अथवा जीटीआईपीएल द्वारा प्रहस्तित सभी प्रभारों पर अनिवार्यतः वसूल किया जाता है।	(घ) पि-टिप निरीक्षण (पीटीआई) कार्गो भरण के लिए खाली प्रशीतन इकाई हस्तांतरित करने से पहले प्रशीतन मशीनरी तैयारी चैक करने के लिए किया गया है। (ङ). यह उपयोक्ताओं के अनुरोध पर वैकल्पिक है।
(ix).	इस प्राधिकरण ने नवम्बर 2011 के अपने समीक्षा आदेश द्वारा एक द्वारा खोलने के प्रभार से संबंधित शर्त शामिल की थी। जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्तावित दरमान में उक्त शर्त को शामिल किया हो दिखाई नहीं देता। जीटीआईपीएल रिथित स्पष्ट करे।	“एक द्वार खोलना” प्रभार कटेनर प्रहस्तन के लिए लागू है जो केवल एक द्वारा को ही खुला (अर्थात् पाज) रखने की अपेक्षा करता है। यहां पर यथा उल्लिखित शर्त दरमान में शामिल की जाए।
(x).	विराम समय प्रभारों से संबंधित खंड - 10 के संबंध में, जीटीआईपीएल से अनुरोध है कि निम्नलिखित स्पष्ट / प्रेषित करें: (क). लदे हुए आयात कटेनरों के विराम समय प्रभारों में 13.87 प्रतिशत प्रस्तावित करने का कारण बताएं। प्रस्तावित प्रभारों के लेखा पर सूजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त आय परिमाणित करें और वर्ष 2012 से 2014 तक के प्रत्येक वर्ष की गणनाएं भेजें। (ख). खाली आयात और निर्यात कटेनरों के संदर्भ में, जीटीआईपीएल ने 3 दिनों के मौजूदा निःशुल्क दिवसों को हटा लिया है और उक्त श्रेणी के मामले में विराम समय प्रभारों में 30 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव भी किया है। जीटीआईपीएल विराम समय विश्लेषण के साथ ऐसे प्रत्येक के पीछे का आधार स्पष्ट करे। प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर सूजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त आय परिमाणित करें और वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष की गणनाएं भेजें। (ग). रेल द्वारा संचलित आईसीडी - लदे हुए और खाली आयात तथा निर्यात कटेनरों के निःशुल्क दिवसों को मौजूदा 10 दिनों से 7 दिन करने के प्रस्ताव का कारण बताएं और विराम समय विश्लेषण के साथ औचित्य बताएं। प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर सूजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त आय परिमाणित करें और वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष की गणनाओं के साथ भेजें।	(क). दरें एनएसआईसीटी के बराबर किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर सूजित की जाने वाली अतिरिक्त आय को विराम समय विश्लेषण की अनुपलब्धता की वजह से परिमाणित नहीं किया जा सकता। (ख). निःशुल्क दिवसों को एनएसआईसीटी के बराबर किए जाने के लिए मौजूदा तीन दिवसों से शून्य किया गया है। दरें भी एनएसआईसीटी के बराबर लाए जाने के लिए प्रस्तावित की गई हैं। प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर सूजित की जाने वाली अतिरिक्त आय को विराम समय विश्लेषण की अनुपलब्धता की वजह से परिमाणित नहीं किया जा सकता। (ग). निःशुल्क दिवसों को एनएसआईसीटी के बराबर मौजूदा दस दिनों से सात दिन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इससे रेल द्वारा कटेनरों के तेजी से निकासी को प्रोत्साहन गिरेगा। प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर सूजित की जाने वाली अतिरिक्त आय को विराम समय विश्लेषण की अनुपलब्धता की वजह से परिमाणित नहीं किया जा सकता।
(xi).	जीटीआईपीएल द्वारा अपने मौजूदा दरमान में प्रस्तावित सामान्य शर्तें अपूर्ण देखी गई हैं, जब मौजूदा सामान्य शर्तों से तुलना की जाती है। जीटीआईपीएल शर्तों का संपूर्ण सैट भेजें।	प्रस्तावित दरमान के प्रारंभिक हिस्से में शामिल शर्तों का संपूर्ण सैट रालग्न किया गया है।
(xii).	मौजूदा व्यवस्था में, जोखिमपूर्ण कटेनर सामान्य कटेनरों के विराम समय प्रभारों का 1.25 गुना आकर्षित करते हैं। अब, जीटीआईपीएल ने प्रस्ताव किया है कि जोखिमपूर्ण कटेनर और प्रशीतन कटेनर सामान्य कटेनरों के विराम समय प्रभारों का 2 ग्रा आकर्षित करते हैं। प्रस्तावित बदलाव के कारण का आधित्य बताएं। प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर सूजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त आय परिमाणित करें और वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष की गणनाओं के साथ भेजें।	वर्तमान में जोखिमपूर्ण कटेनरों के लिए प्रभार सामान्य कटेनर प्रभारों का 1.25 गुना है। प्रशीतन कटेनर सामान्य कटेनरों के लिए समान दर पर बिल किए गए हैं। तथापि, इन कटेनरों के प्रहस्तन में शामिल जोखिम कारक पर विचार करते हुए जोखिमपूर्ण तथा प्रशीतन कटेनरों की दरें सामान्य कटेनर दर के दोगुने पर प्ररतावित की गई हैं। रेल परिचालक विना निःशुल्क विराम दिवसों के जोखिमपूर्ण बॉक्सों के प्रहस्तन, परियहन तथा विराम समय पर 1.5 से दोगुना वसूल करते हैं। प्रशीतन कटेनरों के प्रहस्तन के लिए दरें जोखिमपूर्ण कटेनरों के प्रहस्तन की

		<p>दरों के बराबर होनी चाहिए क्योंकि प्रशीतन कंटेनरों में जोखिमपूर्ण कंटेनरों के बराबर जोखिम होता है। 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 5.3 के अनुसार, उच्चतर प्रभार जोखिमपूर्ण सामान वाले कंटेनरों, प्रशीतन तथा किन्हीं विशेष सेवाओं के लिए स्वीकार किए जाएंगे।</p> <p>प्रस्तावित बदलाव के लेखा पर सृजित की जाने वाली अतिरिक्त आय को विराम समय विश्लेषण की अनुपलब्धता की वजह से परिमाणित नहीं किया जा सकता।</p>
--	--	--

7. जेएनपीटी से हमारे पत्र दिनांक 9 नवम्बर 2011 द्वारा कुछ सूचना भेजने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 दिसम्बर 2011 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। जेएनपीटी से मांगी गई सूचना और उसका प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

क्र.सं.	टीएमपी द्वारा मांगी गई सूचना	जेएनपीटी से प्राप्त प्रत्युत्तर												
(i).	केलेंडर वर्ष 2009 और 2010 के दौरान जीटीआईपीएल का वास्तविक यातायात। जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक जीटीआईपीएल का वास्तविक यातायात भी भेजें।	<p>केलेंडर वर्ष 2009 2010 और नवम्बर 2011 तक 2011 के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा प्रहसित वास्तविक यातायात नीचे दिया गया है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>यातायात (टीईयू में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td><td>1559432</td></tr> <tr> <td>2010</td><td>1890938</td></tr> <tr> <td>2011 (जनवरी से नवम्बर)</td><td>1728651</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	यातायात (टीईयू में)	2009	1559432	2010	1890938	2011 (जनवरी से नवम्बर)	1728651				
वर्ष	यातायात (टीईयू में)													
2009	1559432													
2010	1890938													
2011 (जनवरी से नवम्बर)	1728651													
(ii).	जेएनपीटी पत्तन के विजनेस प्लान/वार्षिक प्लान/पंचवर्षीय प्लान के अनुसार वर्ष 2011 से 2014 के लिए जीटीआईपीएल टर्मिनल का यातायात पूर्वानुमान भेजें।	<p>जेएनपीटी द्वारा 12वीं पंचवर्षीय योजना के लए जीटीआईपीएल का यातायात पूर्वानुमान निम्नवत है:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>यातायात (मिलियन टीईयू)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012-13</td><td>2.05</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>2.20</td></tr> <tr> <td>2014-15</td><td>2.20</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>2.20</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>2.20</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	यातायात (मिलियन टीईयू)	2012-13	2.05	2013-14	2.20	2014-15	2.20	2015-16	2.20	2016-17	2.20
वर्ष	यातायात (मिलियन टीईयू)													
2012-13	2.05													
2013-14	2.20													
2014-15	2.20													
2015-16	2.20													
2016-17	2.20													
(iii).	जीटीआईपीएल द्वारा लगाए गए पट्टा किरायों के अनुमानन सत्यापित करें और पुष्टि करें कि सुविधारित पट्टा दरें जेएनपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार हैं।	जीटीआईपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में यथा निर्दिष्ट पट्टा किरायों का अनुमानन सत्यापित किया गया है और सही पाया गया है।												
(iv).	वर्ष 2009 से आज की तारीख तक मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन हिस्से के लिए जीटीआईपीएल से इसके द्वारा प्राप्त किए गए वर्षवार भुगतान।	2009 से आज की तारीख तक मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन हिस्सेदारी के लिए जीटीआईपीएल से जेएनपीटी द्वारा प्राप्त वर्षवार भुगतान नीचे दिए गए हैं:												
(v).	वर्ष 2011 के दौरान ₹0 12.25 करोड़ की अनुमानित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों पर विशिष्ट टिप्पणियाँ।	वर्ष 2011 के लिए ₹0 12.25 करोड़ का प्रस्तावित पूँजी निवेश सही प्रतीत होता है परंतु कार्य आदेश/करार दस्तावेज से टीएमपी द्वारा सत्यापित किया जाना चाहिए।												

8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई इस प्राधिकरण के कार्यालय में 22 नवम्बर 2011 को आयोजित की गई थी। जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्ताव का पावर प्लाइट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, जीटीआईपीएल, जेएनपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन रखे थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, आईएससी और डब्ल्यूआईएसए ने अपनी टिप्पणियाँ भेजी थीं। उनसे प्राप्त टिप्पणिया जीटीआईपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। जीटीआईपीएल ने आईएससी और डब्ल्यूआईएसए की टिप्पणिया पर अपनी टिप्पणियाँ भेजी थीं।

9. इस मामले से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासांगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये बारे हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित बिन्दु प्रकट होते हैं:-

- (i). जीटीआईपीएल के दरमानों की पिछली बार मार्च 2010 में समीक्षा की गई थी। प्रशुल्क आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 में, इस प्राधिकरण ने 31 दिसंबर 2011 तक की वैधता अवधि के साथ 1 अप्रैल 2010 से 10 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड कटौती की थी। तत्पश्चात्, प्रशुल्क आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 की समीक्षा के लिए जीटीआईपीएल द्वारा दाखिल किए गए आवेदन के आधार पर, इस प्राधिकरण ने समीक्षा आवेदन का निपटान करते हुए 3 नवंबर 2010 को एक आदेश पारित किया था। उक्त प्रशुल्क आदेश में, 10 प्रतिशत की प्रशुल्क कटौती और 31 दिसंबर 2011 तक दरमानों की वैधता जो प्रशुल्क आदेश 3 मार्च 2010 द्वारा निर्धारित की गई थी उसे बनाए रखा गया था।
- (ii). जीटीआईपीएल ने अपने पत्र दिनांक 30 सितंबर 2011 के कवर में अपने मौजूदा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव पर प्रासांगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था। अपने पत्र दिनांक 30 सितंबर 2011 के कवर के अधीन जीटीआईपीएल द्वारा अनुवर्ती अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के साथ भेजे गए लागत विवरणों पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). इस आदेश के पूर्ववर्ती भाग में यथा उल्लिखित, जीटीआईपीएल ने यातायात मात्राओं को मानक क्षमता के स्तर तक सीमित करने का प्रस्ताव किया था और तदनुसार अनुमान भेजे थे। इसने उसी स्थान पर समान टर्मिनलों के साथ एकरूपता बनाए रखते हुए मानक क्षमता आधारित दृष्टिकोण के आधार पर अपने प्रशुल्क प्रस्ताव पर विचार करने के लिए अनुरोध किया था।

जीटीआईपीएल ने 1395030 टीईयू की अपनी सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए महापत्तन न्यासों में भावी पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देश, 2008 में निर्धारित सूत्र लागू किया था और वर्ष 2012 से 2014 के लिए यातायात अनुमानों को ऐसे निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता के स्तर तक सीमित किया था। इसने तब वर्ष 2012 से 2014 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए उपर्युक्त यातायात स्तर के लिए लागत विवरण तैयार किए थे। ऐसा करते समय, मानक परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर प्रतिलाभ का दावा किया गया है। अनुमानित राजस्व और ऐसे निर्धारित मानक राजस्व के बीच के अंतर को प्रशुल्क में 8.72 प्रतिशत की वृद्धि द्वारा पूरा करने की जीटीआईपीएल द्वारा मांग की गई है।

संक्षेप में, जीटीआईपीएल के मुख्य दावे केवल यातायात पूर्वानुमानों को मानक क्षमता स्तर तक सीमित करते हुए और मानक क्षमता स्तर तक मात्राओं के प्रहस्तन के लिए चिह्नित की गई परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर प्रतिलाभ स्वीकार करते हुए उसके प्रशुल्क का निर्णय करना है।

- (iv). (क). जीटीआईपीएल ने 1395030 टीईयू की अपनी घाट क्षमता 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों का अनुसरण करते हुए प्रत्येक 100 मीटर घाट लंबाई के लिए 1 घाट क्रेन के मानक के आधार पर परिकलित किया था। चूंकि जीटीआईपीएल की 712 मीटर की घाट लंबाई है, इसलिए जीटीआईपीएल ने घाट क्रेनों की 7 संख्या के आधार पर अपनी घाट क्षमता परिकलित की है। इसपर यह स्पष्ट किया गया है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 जीटीआईपीएल के मामले में लागू नहीं हैं जोकि 2008 की शर्तों द्वारा शासित हैं।

यहां पर यह उल्लेख करना प्रासांगिक है कि जेएनपीटी के साथ जीटीआईपीएल द्वारा किए गए लाइसेंस करार का अनुच्छेद 8.1(XXIX) जीटीआईपीएल से अपेक्षा करता है कि 8 घाट क्रेनों की न्यूनतम संख्या तैनात की जाए। यह प्राधिकरण मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11, जो रियायत करार के अधीन दायित्वों के अनुसार किए गए नियेश पर प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने की अपेक्षा करता है, में किए गए निर्धारण से आवद्ध है। इसलिए, लाइसेंस करार में यथा विनिर्दिष्ट क्रेनों की 8 संख्या की न्यूनतम अपेक्षा की स्थिति को नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ स्वीकार करने के प्रयोजन के लिए नजरअंदाज नहीं किया जा सकता। अतः घाट क्षमता के निर्धारण के लिए घाट क्रेनों की केवल 7 संख्या का विचार सही नहीं लगता है।

यह याद किया जा सकता है कि जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन टर्मिनल के लिए अपफ्रट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/40/2008—जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी 2009 में, इस प्राधिकरण ने जेएनपीटी द्वारा भेजे गए विश्लेषण के आधार पर जेएनपीटी के लिए प्रत्येक 83.33 मीटर की घाट लंबाई के लिए 1 घाट क्रेन का मानक अनुमोदित किया था। जेएनपीटी ने यह भी बताया था कि उसके अन्य टर्मिनलों में इस संबंध में प्रचलित वास्तविक स्थिति भी प्रत्येक 83.33 मीटर की घाट लंबाई के लिए 1 घाट क्रेन की स्थिति औचित्यपरक है। यह उल्लंघनीय है कि जीटीआईएन ने अपने पत्र दिनांक 27 जनवरी 2010 द्वारा प्रशुल्क आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान 8 घाट क्रेनों के तत्कालीन मौजूदा बेड़े के अलावा 2 घाट क्रेनों अभिग्रहीत करने की अपनी कार्रवाई का औचित्य देते समय उक्त स्थिति को स्वयं स्वीकार किया था। हालांकि 2008 के अपफ्रट प्रशुल्क दिशानिर्देश इसके मामले में लागू नहीं होते हैं परन्तु जीटीआईपीएल द्वारा अंगीकृत मानकों और सूत्र द्वारा अपनी क्षमता की गणना के लिए इसे पत्तन न्यास द्वारा भेजे गए अवित्य और पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों के आधार पर अंगीकृत किया गया है। तदनुसार, अधुनातित मानक जेएनपीटी के विश्लेषण के आधार पर अनुमोदित किया गया था जिसपर बाद में पत्तन में प्रचलित स्थिति पर विश्वास किया गया था। अतः 1 क्रेन प्रति 83.33 मीटर की घाट लंबाई का मानक 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार जेएनपीटी पर सामान्य रूप से लागू होता है जिसे जीटीआईपीएल द्वारा अपनी क्षमता की गणना करने के लिए आंशिक रूप से अंगीकृत करने की मांग की गई है। अधुनातित मानकों से संबंधित तथ्य जीटीआईपीएल की जानकारी में था, क्योंकि जेएनपीटी के लिए फारित प्रासांगिक अपफ्रट प्रशुल्क जीटीआईपीएल को भी अग्रेषित किया गया था, क्योंकि इसपर प्रासांगिक कार्यवाहियों में विचार-विग्रह किया गया था।

प्रत्येक 83.33 मीटर की घाट लंबाई के लिए 1 घाट क्रेन के अधुनातित मानक पर विचार करते हुए, जीटीआईपीएल में घाट क्रेनों की संख्या 9 घाट क्रेनों परिणित होती है। वैसे, घाट क्षमता जीटीआईपीएल द्वारा परिकलित 1395030 टीईयू की घाट क्षमता के विपरीत 70 प्रतिशत स्तर पर 1793610 टीईयू परिणित होती है।

तथापि, यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि जीटीआईपीएल ने 10 घाट क्रेनों तैनात की हैं और पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रतिलाभ स्वीकृत करने के लिए सभी 10 क्रेनों में नियश को, जीटीआईपीएल के प्रस्ताव के आधार पर, स्वीकार किया गया था। यदि 10 घाट क्रेनों की तैनाती, जो जीटीआईपीएल गे वास्तविक स्थिति है, को लेखा में लिया जाता है तो टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 70 प्रतिशत उपर्याप्ति पर 1992900 टीईयू परिणित होती है। संयोगवश, यार्ड क्षमता जीटीआईपीएल पर एक कस्ट्रेट है।

(x). द्वितीयतः, जीटीआईपीएल ने उल्लेख किया था कि उसने 2008 में एनएसआइसीटीपीएल में प्रशुल्क के निर्धारण के लिए अंगीकृत दृष्टिकोण के आधार पर अपने प्रशुल्क प्रस्ताव में पारस्परित्यों के सकल प्रखंड पर विचार किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2, जो जीटीआईपीएल पर लागू दिशानिर्देशों का प्रासांगिक सैट है में स्पष्ट रूप से दिनांकित किया गया है कि प्रतिलाभ नियंत्रण परिसंपत्ति (अर्थात् सकल प्रखंड घटाव मूल्यदाता घटाव डब्ल्यूआईपी) जमा कार्य पूर्जी पर होगा। दिसम्बर 2008 के एनएसआईसीटीपीएल आदेश, जिसे जीटीआईपीएल द्वारा बार-बार उल्लिखित किया गया है, में अनुच्छेद 3(iv) में दोबारा स्पष्ट रूप से कहा गया है कि परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर प्रतिलाभ स्वीकार करना स्वतःचालित नहीं हो सकता और इसे प्रशुल्क परिकलन में राजस्व हिस्सेदारी के पास--थू की मात्रा की प्रगामी कटौती के आलोक में देखा जाना चाहिए। जीटीआईपीएल अपने लाइसेंस करार गे प्रासांगिक शर्त और सरकार द्वारा जारी किए गए 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.1 द्वारा एनएसआईसीटी की तरह प्रशुल्क में राजस्व हिस्से के आंशिक पास--थू के लिए पात्र नहीं है।

इस प्रकार, जीटीआईपीएल द्वारा मानक क्षमता और परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के आधार पर उसके प्रस्ताव पर विचार करने के अनुरोध के सिवाय, जीटीआईपीएल का प्रस्ताव लागत जमा दृष्टिकोण ग्राव 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा परिकल्पित, का अनुरागण करता है, हालांकि आय, व्यय और पूर्जी यातायात के मानक स्तर तक सीमित किए गए हैं। अतः जीटीआईपीएल के प्रस्ताव का विश्लेषण मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए विश्लेषित किया गया है।

(v). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर महापत्तन न्यास और निजी टर्मिनलों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा का अधिकार देता है। इस खंड में अगले प्रशुल्क चक्र में प्रोटोकॉल

लाम/हानि के 50 प्रतिशत के समायोजन के लिए भी कहा गया है, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा + या - 20 प्रतिशत की मिनता दर्शाती है।

जीटीआईपीएल ने इस दावे की मांग की है कि उसके मामले में पूर्व अधिशेष का समायोजन इस आधार पर प्रकट नहीं होता है कि 2009 से 2011 तक की अवधि के दौरान उसकी प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन 20 प्रतिशत के भीतर है। इसी औचित्य को आगे बढ़ाते हुए, जीटीआईपीएल ने नवम्बर 2010 में पारित जीटीआईपीएल के समीक्षा आदेश में यथा मूल्यांकित रु0 5812.63 लाख के असमायोजित पूर्व चक्र से संबंधित पूर्व अधिशेष के निर्धारण से संबंधित समायोजन नहीं किया था। जीटीआईपीएल द्वारा किए गए दावे के संबंध में जैसा ऊपर उल्लेख किया गया है, निम्नलिखित बिंदुओं की गणना की जानी चाहिए:

- (क). वर्ष 2006 से 2008 के लिए जीटीआईपीएल के दरमान शुरूआत में वर्ष 2006 से 2008 के लिए निर्धारित किए गए थे जिनकी वैधता 31 दिसंबर 2008 तक थी। तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण ने आदेशों दिनांक 27 मार्च 2009 और 17 जून 2009 द्वारा तत्समय प्रचलित दरमानों की वैधता का विस्तार किया था। 31 दिसंबर 2008 से आगे प्रशुल्क वैधता का विस्तार भविष्य अवधि के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में विस्तारित अवधि के लिए किसी अतिरिक्त अधिशेष के पूर्ण समायोजन किए जाने की शर्त के अधीन था। मूल वैधता की समाप्ति के बाद अर्जित अधिशेष का पूर्ण समायोजन सामान्य आदेश सं. टीएएमी/23/2003-डब्ल्यूएस दिनांक 30 सितंबर 2008 द्वारा सभी पतनों/टर्मिनलों के लिए संयुक्त रूप से पहले से निर्धारित शर्त से आता है। जीटीआईपीएल विस्तारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान अगस्त 2006 में निर्धारित दरमानों पर परिचालन जारी रखे हुए था। इसलिए उल्लिखित स्तर से परे अनुमान मिनता के लेखा पर अधिशेष का समायोजन वर्ष 2009 और 2010 के पहले तीन महीनों का लिए अनुमान मिनता का प्रश्न ही नहीं उठता है। इसलिए, वर्ष 2009 और 2010 के प्रथम तीन महीनों का विश्लेषण और संव्यवहार 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में किए गए निर्धारण द्वारा नहीं किया जा सकेगा।
- (ख). अगस्त 2006 के प्रारंभिक प्रशुल्क आदेश के बाद, आदेश दिनांक 3 मार्च 2010 द्वारा मार्च 2010 में जीटीआईपीएल के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया था। चूंकि पूरा वर्ष 2009 और 2010 के प्रथम तीन गहीने माहों 2010 के प्रशुल्क आदेश को अधिसूचित किए जाने तक पहले ही समाप्त हो चुके थे, इसलिए निर्धारित प्रशुल्क अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक वैध था, जैसाकि मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश के साथ संलग्न लागत विवरण से देखा जा सकता है। मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश, इस प्राधिकरण ने (तत्समय) प्रचलित प्रशुल्क में की गई कटौती की मात्रा के निर्धारण के लिए अप्रैल 2010 से दिसम्बर तक की अवधि के अनुमानों पर विश्वास किया था। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में दिए गए निर्धारण के अनुसार, पूर्वानुमानों के संदर्भ में परिचालक के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा अप्रैल 2010 से दिसम्बर 2011 तक अर्थात् वह अवधि जिसके लिए जीटीआईपीएल के मौजूदा प्रशुल्क के निर्धारण के समय अनुमानों पर विश्वास किया गया था के लिए की जानी चाहिए।
- (ग). संक्षेप में, वर्ष 2009 और मार्च 2010 तक के दौरान जीटीआईपीएल का कार्यनिष्पादन जीटीआईपीएल के विस्तार आदेशों में पहले से निर्धारित शर्त के अनुसार भविष्य प्रशुल्क में समायोजित की जाने वाली प्रशुल्क वैधता की पहले विस्तारित अवधि के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, का मूल्यांकन करना ही है। दोहराने की लागत पर, यह नोट किया जाए कि जीटीआईपीएल अगस्त 2006 में निर्धारित प्रशुल्क स्तर पर उक्त अवधि के दौरान सुविधाएं परिचालित करना जारी रखे हुए था, हालाकि प्रारंभिक वैधत दिसंबर 2008 में समाप्त हो गई थी। इस स्थिति के मद्देनजर, वर्ष 2009 और 2010 के प्रथम तीन महीनों के लिए विश्लेषण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में किए गए निर्धारण द्वारा शासित नहीं किया जाएगा। अतः वर्ष 2009, 2010 और 2011 के लिए जीटीआईपीएल के वास्तविक कार्यनिष्पादन के परिणाम जीटीआईपीएल द्वारा यथा दावाकृत एकसमान रूप में नहीं माना जा सकता।
- (घ). मार्च 2010 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा के दौरान, वर्ष 2009 और 2010 के प्रथम तीन महीनों के वास्तविक आंकड़े उस प्रारंभिक समय पर मौजूद नहीं थे। अतः उक्त अवधि के अनुमान मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में पूर्व अवधि विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किए गए थे। इरालिए, अनुमति-योग्य लागतों और अनुमति-योग्य प्रतिलाभ से अधिक प्रोद्युक्ट वास्तविक अधिशेष निर्धारित करने के लिए उक्त अवधि हेतु वास्तविकताओं द्वारा वर्ष 2009 और 2010 के प्रथम 3 महीनों के अनुगामों को बदलने की जरूरत है।

- (ङ). वर्ष 2012 से आगे शुरू होने वाले प्रशुल्क चक्र में ₹ 5812.63 लाख के असमायोजित पूर्व अधिशेष के समायोजन से संबंधित स्थिति नवम्बर 2010 में पारित जीटीआईपीएल के समीक्षा आदेश के अनुच्छेद सं 13(ii) में यथा प्रतिवेदित इस प्राधिकरण का पहले से निर्णय है। यह 2009 से 2011 तक की अवधि से संबंधित अनुमान भिन्नता के किसी विश्लेषण से प्रकट होने वाला नया निर्णय नहीं है, जैसा जीटीआईपीएल द्वारा दावा किया गया है।
- (च). उपर्युक्त स्थिति के भद्रदेनजर, समेकित रूप में वर्ष 2009 से 2011 की स्थिति पर विचार करने से कोई मामला प्रकट नहीं होता है, जैसा जीटीआईपीएल द्वारा दावा किया गया है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि वर्ष 2009 से 2011 के लागत विवरण की मर्दें, जिनपर चर्चा की जानी है, भी समान हैं, वर्ष 2009 से 2011 की वास्तविक स्थिति दोनों मौजूदा कार्यवाही में मूल्यांकित किए गए हैं। तथापि, वर्ष 2009 और 2010 के प्रथम तीन महीनों तथा अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए अधिशेष अलग-अलग संव्यवहार किए जाते हैं, जैसा इस विश्लेषण के अनुवर्ती भाग में स्पष्ट किया गया है।
- (vi). जनवरी 2011 से अक्टूबर 2011 तक की अवधि के लिए वास्तविक आंकड़े भेजने के तिर जीटीआईपीएल से विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित, जीटीआईपीएल ने इस आधार पर अपेक्षित व्यारे भेजने से इंकार कर दिया था कि जनवरी 2011 से दिसंबर 2011 अवधि के भारतीय साविधिक लेखे केवल वर्ष 2012 में ही पूरे होंगे और लेखापरीक्षा होगी। जीटीआईपीएल का यह निर्णय परस्पर-विरोधी है और इस प्राधिकरण के साथ व्यारे नहीं बाल्ने की मशा है, क्योंकि पूर्वकाल में इसके प्रशुल्क की पूर्ववर्ती समीक्षा में मांगे गए अपेक्षित व्यारे उपलब्ध करवाए जाते रहे हैं। जब कुछ अन्य निजी टर्मिनल वर्ष के एक हिस्से के लिए प्रमाणित लेखे भेजने में समर्थ हैं, यह स्पष्ट नहीं है कि वर्ष 2011 के हिस्से के लिए अपने प्रमाणित लेखे भेजना जीटीआईपीएल के लिए संभव बयों नहीं है। वर्ष 2011 के वारतविक आंकड़ों के अभाव में, वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों को सुविचारित रशोधित यातायात अनुमानों के अनुसार समायोजित किया गया है। वर्ष 2011 के अनुमान, जीटीआईपीएल के प्रशुल्क की आगली समीक्षा के समय, वास्तविक आंकड़ों से बदले जाएंगे ताकि वर्ष 2011 के लिए अधिशेष/घाट की वास्तविक स्थिति निर्धारित की जा सके।
- (vii). वर्ष 2000, 2010 और 2011 के दौरान जीटीआईपीएल का वास्तविक कार्यनिष्ठादान नीचे चर्चा की गई है:-
- (क). जैसाकि पहले बताया गया है, इस प्राधिकरण ने अपने मार्च 2010 के आदेश में जीटीआईपीएल के तत्समय प्रशुल्क में 1 अप्रैल 2010 से 10 प्रतिशत की कटौती की थी। यह कटौती अंतर टर्मिनल रेल हैंडलिंग ऑपरेशन्स (आईटीआरएचओ) से संबंधित प्रभारों के अलावा अक्रास द बोर्ड की गई थी। चूंकि प्रशुल्क में अधोमुखी संशोधन का प्रभाव वास्तविक आय द्वारा दर्शाया गया है, इसलिए अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 अवधि के लिए अनुमानित आय (रियायत समीक्षा आदेश में वर्ष 2010 के नौ महीनों की अवधि के लिए ₹ 1061.61 लाख और वर्ष 2011 के लिए ₹ 1415.48 लाख की परिमाणित आय के) प्रशुल्क में कटौती दर्शाने के लिए अद्यतन की गई है, ताकि वास्तविक आंकड़ों और अनुमानों के बीच सही तुलना की जा सके।
- (ख). यातायात वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1518034 अनुमानित किया गया था। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 और 2010 के दौरान क्रमशः 1559879 टीईयू और 1891105 टीईयू का प्रहस्तन किया है। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 के 10 महीनों के दौरान 1577242 टीईयू का प्रहस्तन किया बताया है। जेएनपीटी ने सूचित किया है कि जनवरी 2011 से नवंबर 2011 तक की अवधि के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा 1728651 टीईयू का प्रहस्तन किया गया है। टर्मिनल पर आने वाले घाट क्रेन की मरम्मता के प्रभाव के कारण उद्धरित करते हुए जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 के लिए 1800000 टीईयू के यातायात का अनुमान लगाया है। तथापि, विचार करते हुए कि जीटीआईपीएल वर्ष 2011 के 11 महीनों के दौरान 1728651 टीईयू पहले ही प्रहसित कर चुका है, जैसाकि जेएनपीटी द्वारा संप्रेषित किया गया है, ऐसे में कोई कारण नहीं है कि वर्ष 2011 के 11 महीनों के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर यथानुपातित यातायात को 2011 के संपूर्ण वर्ष के लिए सुविचारित नहीं किया जाए। वैसे, अनुमानित यातायात 1885801 टीईयू वर्ष 2011 के लिए सुविचारित किया गया है।
- (ग). वर्ष 2009 और 2010 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट परिचालन आय (रियायत/छूट का निवल) क्रमशः ₹ 36064.01 लाख और ₹ 40501.94 लाख है। उक्त वर्षों के वार्षिक लेखे क्रमशः ₹ 1523.25 लाख और ₹ 31.63 लाख की रियायत/छूट रिपोर्ट करते हैं। प्रशुल्क निधारण कार्यवाही निजी

परिचालक द्वारा अपने विवके से दी गई छूटों/रियायतों को स्वीकार नहीं करता है। जीटीआईपीएल ने सिवाय भंडारण आय के जीटीआईपीएल के दरमान में यथा निर्धारित तत्संबंधी दरों और प्रत्येक श्रेणी के अधीन यातायात की मात्रा के आधार पर वास्तविक आय पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजी हैं। दरमान के आधार पर जीटीआईपीएल द्वारा ऐसे निर्धारित आय पर विचार किया गया है। संयोगवश, ऐसी निर्धारित आय, तत्संबंधी वर्षों के लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार आय से मेल खाती है।

वर्ष 2009 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित आय वर्ष 2009 के वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट रु 52.90 लाख की सीमा तक क्रेडिट नोटों के लिए प्रावधान का निवल है। जीटीआईपीएल ने स्पष्ट किया है कि क्रेडिट नोट तत्समय प्रचलित दरमान के अनुसार पोतांतरण मात्रा रियायत के लेखा पर है। यह देखा गया है कि प्रचलित दरमान पोतांतरण मात्राओं को रियायत प्रदान करने के लिए उपलब्ध करवाया गया है। चूंकि यह रियायत जीटीआईपीएल के दरमान में किए गए निर्धारण से आती है, इसलिए इसका प्रभाव इस विश्लेषण में स्वीकार किया गया है।

जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 के लिए अनुमानित परिचालन आय 18 लाख टीईयू के अनुमानित यातायात के लिए है। चूंकि वर्ष 2011 के लिए यातायात अनुमान 1885801 टीईयू पर सुविचारित किया गया है, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2011 के आय अनुमान आनुपातिक आधार पर संशोधित किए गए हैं।

इसके अलावा, वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए निर्धारित उपर्युक्त आय से, जीटीआईपीएल ने मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी/एनएसआईसीटीपीएल को उसके द्वारा भुगतान की गई राशि क्रमशः रु 345.51 लाख, रु 294 लाख और रु 73.82 लाख की राशि कम की है। जेएनपीटी ने मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन के लिए जीटीआईपीएल से वर्ष 2009 से 2011 के लिए क्रमशः रु 371.41 लाख, रु 297.40 लाख और रु 63.52 लाख की आय प्राप्त होने के बारे में बताया है। इस खाते पर जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित प्राप्तियां जीटीआईपीएल द्वारा अपनी आय गणना में सुविचारित राशि से उच्चतर देखी गई हैं। यह विदित है कि जेएनपीटी द्वारा प्रतिवेदित प्राप्तियां प्रोद्भूत आधार पर हैं और जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिवेदित राशि भुगतान आधार पर है। इसलिए, और इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिवेदित समग्र आय जो रेल प्रहस्तन परिचालनों के लेखा पर जेएनपीटी को किए गए भुगतान का निवल है, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखा स्थिति से मेल खाता है, हमने जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया है।

वर्ष 2011 के लिए, जीटीआईपीएल ने मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन के लिए जेएनपीटी/एनएसआईसीटीपीएल को उसके द्वारा भुगतान की गई/देय के नाते राशि रु 73.82 लाख की अनुमानित राशि कम की है। चूंकि वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल के यातायात अनुमान संशोधित किए गए हैं, इसलिए मिश्रित ट्रेन प्रहस्तन के लिए जीटीआईपीएल द्वारा जेएनपीटी/एनएसआईसीटीपीएल को देय अनुमानित राशि भी उक्त वर्ष के यातायात अनुमान के साथ टेंडम में यथानुपात आधार पर संशोधित किया गया है।

(घ). जैसाकि वर्ष 2009 और 2010 के वार्षिक लेखों से देखा गया है, जीटीआईपीएल के अन्य आय मार्ग में सावधि जमाराशियों तथा असुरक्षित ऋणों से व्याज राशि, वापस लिखे गए प्रावधान जो आगे अपेक्षित नहीं हैं विदेशी मुद्रा विनियम लाभ, आयकर रिफंड पर व्याज, स्कैप बिक्री, आपूर्तिकर्ता शास्ति से वसूली, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, ट्रेनिंग सेवा शुल्क और विविध आय शामिल हैं।

आय की मर्दे नामतः स्कैप बिक्री, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, आपूर्तिकर्ता शास्ति से वसूली और विविध आय जीटीआईपीएल के सामान्य परिचालन प्रकट प्रतीत होता है। अतः अन्य आय शीर्ष के अधीन ये मर्दे इस विश्लेषण में सुविचारित की गई हैं जैसा मार्च 2010 के पूर्ववर्ती आदेश में किया गया था। व्याज आय को महापत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों के प्रशुल्क के निर्धारण में आय रूप में नहीं गाना गया है। विदेशी मुद्रा ऋणों की सेवा होने वाले विनियम लाभ को भी आय के हिस्से के रूप में सुविचारित नहीं किया गया है।

जीटीआईपीएल ने वर्ष 2009 और 2010 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में दर्शाई गई क्रमशः रु 31.59 लाख और रु 6.84 लाख के प्रशिक्षण सेवा शुल्क से होने वाली आय पर विचार नहीं किया गया है। जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा बताया गया है, यह आय परामर्श सेवाएं प्रदान करने के लेखा पर प्राप्ति से संबंधित है। तथापि उक्त सेवा से संबंधित व्ययों को जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण में अलग नहीं रखा गया है। जीआईटीपीएल ने उक्त आय को अलग रखने के लिए कोई कारण नहीं दिए हैं।

चूंकि आय लेखापरीक्षित लेखों में लेखाकित की जाती है और इसे ध्यान में रखते हुए कि जीटीआईपीएल के संसाधनों का उपयोग किया गया है, इसलिए उक्त शीर्ष के अधीन आय इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

जीआईटीपीएल ने इस प्रावधान को और आगे अपेक्षित नहीं माना है और वर्ष 2009 और 2010 के लिए 'अन्य आय' के हिस्से के रूप में क्रमशः ₹ 145.45 लाख और ₹ 223.25 लाख की सीमा तक वापिस जोड़ा गया है। चूंकि व्ययों के लिए किया गया प्रावधान प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में व्यय रूप में नहीं माना गया है, इसलिए व्ययों के लिए प्रावधान रखा गया है परन्तु बाद में आय रूप में वापस जोड़ा गया है, इस विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है।

जीआईटीपीएल ने वर्ष 2011 के लिए 'अन्य आय' के रूप में ₹ 45.60 लाख की आय का अनुमान लगाया है। जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित 'अन्य आय' की प्रकृति पर विचार करते हुए, उक्त 'अन्य आय' को यातायात के अनुसार नहीं कहा जा सकता। अतः जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित ₹ 45.60 लाख की 'अन्य आय' बिना किसी बदलाव के सुविचारित की गई है।

- (उ). उपर्युक्त कारणों से और मार्च 2010 के पूर्ववर्ती आदेश में बनाए रखी गई स्थिति के आधार पर, व्याज व्यय, संदेहपूर्ण ऋणों के लिए प्रावधान और विदेशी मुद्रा विनियम हानि को भी प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में लागत की मद के रूप में नहीं माना गया है।

वर्ष 2009 और 2010 के लिए वार्षिक लेखों में परिचालन व्यय आकस्मिकताओं के लिए प्रावधान के लिए क्रमशः ₹ 93.05 लाख और ₹ 83.07 लाख की राशि दर्शाते हैं। उक्त प्रावधान की प्रकृति को रपष्ट करने के लिए पूछने पर जीआईटीपीएल ने कहा था कि यह प्रावधान सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किए गए अपेक्षित प्रगाणपत्र को प्रस्तुत करने पर तटीय कंटेनरों पर वापरी के लिए रखा गया है। यह उल्लेखनीय है कि जीआईटीपीएल ने वर्ष 2009 से 2011 के दौरान किसी तटीय कंटेनर के प्रहस्तन के बारे में नहीं बताया है, जैसाकि उक्त वर्षों के लिए जीटीआईपीएल द्वारा भेजी गई आय गणनाओं से देखा जा सकता है। चूंकि वर्ष 2009 से 2011 के दौरान जीआईटीपीएल द्वारा तटीय कंटेनरों का प्रहस्तन नहीं किया बताया गया है इसलिए इस संबंध में वापरी का प्रश्न ही नहीं उठता है। किन्तु यदि इस लेखा पर वापसी के लिए जीआईटीपीएल के समक्ष ऐसी स्थिति पेश आती है तो वित्तीय प्रभाव जीटीआईपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में व्यवस्थित किया जा सकता है।

- (च). जैसाकि मार्च 2010 के आदेश के अनुच्छेद स 11(viii)(ग) में दर्ज किया गया है कि वर्ष 2009 के लिए ₹ 150/- प्रति टीईयू की दर से अनुमानित उपरकर किराया प्रभारों और प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक अंकड़ों से सत्यापन के अधीन वर्ष 2010 और 2011 के लिए 5.8 प्रतिशत प्रत्येक की दर से वृद्धि पर विचार किया गया था। उपस्कर के किराया प्रभारों के लिए प्रोद्भूत ₹ 150/- प्रति टीईयू की दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजने के लिए इस संबंध में अनुरोध किए जाने के बायजूद, जीआईटीपीएल ने दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे हैं। चूंकि उक्त उपस्कर को किराये पर लेने पर होने वाला व्यय, जीटीआईपीएल द्वारा यथा पुष्ट, वास्तविक उपस्कर किराया व्यय पर विचार किया गया है।
- (छ). मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में, तकनीकी सेवा शुल्क का भुगतान इस शर्त के अधीन वर्ष 2008 से 2011 के लिए लागत की मद के रूप में स्वीकार किया गया था कि अगली समीक्षा के समय जीटीआईपीएल आयकर विभाग द्वारा इन व्ययों को स्वीकार करने के समर्थन में वर्ष 2008 से 2011 के लिए आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा। यदि ऐसा साक्ष्य जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो वर्ष 2008 से 2011 के लिए सुविचारित व्यय की समीक्षा की जानी थी और अगले प्रशुल्क संशोधन चक्र में पूर्णतः समायोजित किया जाना था।

जीटीआईपीएल ने निर्धारण वर्ष 2008–09 के संदर्भ में केवल निर्धारण आदेश भेजा था। जीटीआईपीएल ने बताया है कि यह निर्धारण वित्तीय वर्ष 2007–08 (निर्धारण वर्ष 2008–09) तक ही किया गया है। जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा भेजे गए निर्धारण आदेश से देखा जा सकता है, आयकर प्राधिकारियों ने निर्धारण वर्ष 2008–09 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित अंतर्राष्ट्रीय संव्यवहारों के आमर्स लैंथ मूल्य को स्वीकार किया है। आयकर प्राधिकारियों ने पूर्वकाल में व्यय की एक मद के रूप में तकनीकी सेवा शुल्क को स्वीकार किया है और यह अनुमान लगाया गया है कि इसे भविष्य में भी स्वीकार किया जाएगा। जीटीआईपीएल द्वारा दिए गए विवरण पर विश्वास करते हुए कि अनुर्वती वर्षों के

लिए निर्धारण अभी नहीं किया गया है, वह प्राधिकरण वर्ष 2009 से 2011 की परिचालन लागतों के हिस्से के रूप में टीएसएफ मानने के लिए प्रवृत्त है। संयोगवश, जीटीआईपीएल ने वित्तीय वर्षों 2008–09 और 2009–10 के लिए अंतरण मूल्यनिर्धारण ज्ञापन की प्रतियां प्रस्तुत की हैं। ये दरमावंज को केवल मसौदे हैं और इसलिए इनकी जांच नहीं की गई है। इस संबंध में लेखापरीक्षित वायेंक लेखों में प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। जीटीआईपीएल को सलाह दी जाती है कि जरूर और जब उन्हें आयकर प्राधिकारियों से निर्धारण आदेशों की प्रतियां प्राप्त होती हैं उन्हें भेजा जाए।

(ज). रु 205 लाख के प्राथमिक व्ययों का राइट-ऑफ वर्ष 2009 से 2011 के प्रत्येक वर्ष के लिए सुविचारित किया गया है, जैसा मार्च 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत किया गया था।

(झ). वर्ष 2009 और 2010 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे क्रमशः रु 10931.45 लाख और रु 11592.45 लाख का मूल्यहास रिपोर्ट करते हैं जबकि जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित लागत विवरण उक्त वर्षों के लिए क्रमशः रु 10687.48 लाख और रु 11348.48 लाख की निन्नतर राशि दर्शाता है। जीटीआईपीएल ने रप्ट किया था कि ये अन्तर इस प्राधिकरण द्वारा अपने पिछले आदेश में किए गए पट्टा किराया प्रभाजन और टर्मिनल अधिकार समायोजनों की वजह से हैं। इस संबंध में, यह याद किया जाना चाहिए कि मार्च 2006 में जीटीआईपीएल के प्रशुल्क के प्रारंभिक निर्धारण में, लाइसेंस करार के पंजीकरण पर प्रौद्योगिक व्यय के साथ अपक्रंत भुगतान की राशि 28 वर्षों की शेष लाइसेंस अवधि में रिटर्न ऑफ करने का निण्य लिया गया था। जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित मूल्यहास आंकड़े इस स्थिति को दर्शाने के लिए बताए गए हैं और इसलिए विचार किया गया है।

(ञ). इस विश्लेषण में ली गई परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड नीचे दर्शाया गया है:-

(रु लाखों में)

विवरण	2009	2010	2011*
वार्षिक लेखों में यथा परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड	93092.29	86940.69	75754.01
घटाएँ: वार्षिक लेखों के अनुसार टर्मिनल अधिकारों का डब्ल्यूडीपी	2561.21	2151.41	1741.68
संशोधित निवल प्रखंड	90531.08	84789.28	74012.33
जोड़: हमारी गणनाओं के अनुसार टर्मिनल अधिकार शेष	3658.94	3512.61	3366.28
अतिम निवल प्रखंड	84190.02	88301.89	77378.61

* अनुमान

(ट). कार्य पूँजी स्थिति की समीक्षा नीचे की गई है:-

(i). जीटीआईपीएल ने तत्संबंधी वर्षों के लिए भी लागत विवरण में वर्ष 2009 और 2010 के लिए वार्षिक लेखों में दर्शाएँ गए वास्तविक विविध देनदारों पर विचार किया है। यह 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शामिल किए गए प्रावधानों के अनुसार नहीं है। वैसे विविध देनदार शून्य माने गए हैं।

(ii). इस प्राधिकरण द्वारा पारित सामान्य आदेश दिनांक 30 सितंबर 2008 के अनुसार, कुछ व्ययों के पूर्वभुगतान जो लाइसेंस करार के प्रावधानों से आते हैं को विविध देनदारों के रूप में माना जा सकता है।

जेएनपीटी के साथ जीटीआईपीएल द्वारा किए गए लाइसेंस करार के अनुसार, पट्टा किराये जीटीआईपीएल द्वारा वार्षिक आधार पर अग्रिम रूप में अदा किए जाने हैं। तथापि, यह उल्लेखनीय है कि अग्रिम भुगतान तत्संबंधी माह के लिए और वर्ष के अंत में देय किराये से समायोजित किया जाएगा। इसलिए, किसी वर्ष से संबंधित पट्टा किराये के 50 प्रतिशत की दर से पूर्वभुगतान की औसत तत्संबंधी वर्ष के लिए वर्तमान परिसंपत्तियों के पट्टा किराया के हिस्से के पूर्वभुगतानों के रूप में माना गया है। ऐसी स्थिति अन्य प्रासंगिक मामलों में स्वीकार की गई है।

(iii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश वस्तुसूची की मदों के मामले में ईंधन को छोड़कर भंडारों के छह महीने के औसत उपभोग की सीमा निर्धारित करते हैं। जब यह पुष्टि करने के लिए कहा गया

था कि क्या वर्ष 2009 से 2011 की वस्तुसूची 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार परिकलित की गई है, तो जीटीआईपीएल ने कहा था कि चरणरूपी वार्षिक लेखों के आधार पर है। तथापि लागत विवरण तत्संबंधी वर्षों के लिए लेखापर्णाशेत वार्षिक लेखों में दर्शाए गए वस्तुसूची आंकड़ों की अपेक्षा निम्नतर स्पर पर वस्तुसूची दर्शाता है। जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित वस्तुसूची आंकड़े जीटीआईपीएल द्वारा भेजे जा रहे, जबकि अनुराध किया गया था, आंकड़ों के अभाव में सत्यापित नहीं किए जा सकते। अपेक्षित व्योरों के अभाव में, वर्ष 2009 से 2011 की वस्तुसूची के लिए जीटीआईपीएल द्वारा भेजे गए आंकड़ों पर विश्वास किया गया है।

- (iv). रोकड़ शेष के सदर्भ में, जीटीआईपीएल ने कहा है कि उसने मानकों के अनुसार रोकड़ शेष परिकलित किया है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, रोकड़ शेष एक महीने के रोकड़ व्ययों तक स्वीकृत किया जाता है। तथापि, जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित रोकड़ शेष दिए गए रोकड़ व्ययों के लिए निम्नतर देखा गया है। अतः जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित रोकड़ शेष दिशानिर्देशों की स्थिति दर्शाने के लिए संशोधित किया गया है।
- (v). वर्ष 2009 से 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा यथा दिए गए वर्तमान देयताओं के आंकड़ों पर इग विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (ठ). उपर्युक्त के आधीन, कार्य पूँजी वर्ष 2009 से 2011 के लिए क्रमशः ₹ 2623.13 लाख, ₹ 2871.78 लाख और ₹ 2989.52 लाख परिणाम की गई है।
वैसे, परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड और कार्य पूँजी को मिलाकर नियोजित पूँजी वर्ष 2009 से 2011 के लिए क्रमशः ₹ 96813.15 लाख, ₹ 91173.67 लाख और ₹ 80368.13 लाख परिणाम होती है।
- (ड). मार्च 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ वर्ष 2009 से 2011 के लिए 16 प्रतिशत की दर से स्वीकृत किया गया था। यही स्थिति उक्त वर्षों के लिए वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते रानय बनाए रखी गई है।
- (viii). वर्ष 2009 से 2011 के लिए जीटीआईपीएल के कार्यनिष्ठादन का विश्लेषण दर्शाते हुए विवरण अनुलग्नक—I ४५ गे संलग्न किया गया है। जैवकि पहले बताया गया है, वर्ष 2009 और 2010 के पहले 3 महीनों की अनुमानित स्थिति के आधार पर, पूर्व अधिशेष की मात्रा मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में निर्धारित की गई थी, भावी प्रशुल्क चक्र में समायोजित की जाएगी। समायोजित किए जाने वाले पूर्व अधिशेष की वास्तविक राशि निर्धारित करने के लिए, वर्ष 2009 से मार्च 2010 तक के अनुमान जिनपर नवम्बर 2010 के समीक्षा आदेश में विश्वास किया गया था, को तदनुरूपी अवधि के वास्तविक आंकड़ों से बदल दिया गया है।
पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में यथा इच्छा जीटीआईपीएल के कार्यनिष्ठादन के विश्लेषण के आधार पर, यह देखा गया है कि समीक्षा आदेश दिनांक 3 नवम्बर 2010 में वर्ष 2009 और मार्च 2010 तक के लिए अनुमानित ₹ 1909.99 लाख के अधिशेष में वास्तविक अधिशेष ₹ 14160.62 लाख है। दूसरे शब्दों में, ₹ 12250.63 लाख का अतिरिक्त अधिशेष नवम्बर 2010 के समीक्षा आदेश में अनुमानित अधिशेष की तुलना में जीटीआईपीएल को प्रोद्भूत हुआ है।
जैसाकि पहले बताया गया है, नवम्बर 2010 के समीक्षा आदेश में, 2012 से आगे शुरू होने वाले अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किए जाने वाले ₹ 5812.63 लाख की राशि असमायोजित रह गई थी। यह भी याद किया जाना चाहिए कि नवम्बर 2010 के समीक्षा आदेश के साथ पठित गार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश गे, पूर्व अधिशेष की दो किस्तें वर्ष 2010 और 2011 के अनुमानों में पहले से ही समायोजित की जा चुकी हैं। अतः ₹ 18063.26 लाख (अर्थात ₹ 12250.63 लाख + ₹ 5812.63 लाख) की राशि वर्ष 2012 से 2014 के प्रशुल्क चक्र को कवर करते हुए 3 वर्षों की शेष अवधि में समायोजित की जानी है।
- (ix). (क). अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए, पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित वारतविक आंकड़ों और अनुमानों की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

(रु0 लाखों में)

विवरण	समीक्षा आदेश में विश्वास किए गए अनुमान			वास्तविक			% भिन्नता
	2010 (9 माह)	2011	Total	2010 (9 माह)	2011	Total	
यातायात (टीईयू में)	1138525	1518034	2656559	1418329	1885801	3304130	+ 24.38%
परिचालन आय	36123.95	48165.26*	84289.21	47195.19	60696.45	107891.64	+ 28.00%
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	27734.27	37704.78	65439.05	25217.26	34517.69	59734.95	- 8.72%

* 1 अप्रैल 2010 से जीटीआईपीएल की तात्कालिक दरों में की गई 10 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड कटौती को दर्शाने के लिए परिचालन आय अनुमानों को संबंधित किया गया है (सिवाय अतर टर्मिनल रेल हैंडलिंग ऑपरेशन्स से संबंधित आय)

(ख). नियोजित पूँजी पर जीटीआईपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ संबंधी व्योरे निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:-

(रु0 लाखों में)

विवरण	2010 (9 माह)	2011	औसत
जीटीआईपीएल द्वारा अर्जित प्रतिलाभ से पहले वास्तविक अधिशेष	21977.93	26178.76	27518.11
वास्तविक नियोजित पूँजी	68380.25	80368.13	84999.07
नियोजित पूँजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	32.14%	32.57%	32.37%
नियोजित पूँजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ में भिन्नता	100.88%	103.56%	102.31%

(ग). जैसाकि उपर्युक्त तालिकाओं से देखा जा सकता है, प्रत्यक्ष निष्पादन में भिन्नता + 20 प्रतिशत से अधिक है। उक्त अवधि के दौरान जीटीआईपीएल द्वारा अर्जित किए गए स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक का औसत अतिरिक्त अधिशेष 92.25 प्रतिशत पाया गया है।

(घ). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा : या - 20 प्रतिशत से अधिक की भिन्नता दर्शाती है तो ऐसे प्रोद्भव लाग/हानि के 50 प्रतिशत को अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाना चाहिए।

यह याद किया जाए कि नवम्बर 2010 के जीटीआईपीएल के समीक्षा आदेश के अनुच्छेद रां 10(च)(iii)(ग) में, यह दर्ज किया गया है कि मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में, जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित यातायात पूर्वानुमानों (यिना किसी यातायात वृद्धि) पर विश्वास किया गया था और कटने प्रहस्तन उपस्कर पर अतिरिक्त निवेश भी प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए लेखा में लिया गया था, परन्तु इस शर्त के अधीन कि यातायात में भिन्नता का प्रभाव 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार सुविचारित नहीं किया जाएगा परन्तु पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। उसी अनुच्छेद में, यह भी स्पष्ट किया गया था कि संपूर्ण अतिरिक्त अधिशेष कंवल सभायोजन के लिए सुविचारित किया जाएगा यदि अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक की अवधि से संबंधित अनुमानित और वास्तविक यातायात के बीच भिन्नता +/- 20 प्रतिशत से अधिक रहती है। चूंकि अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के लिए अनुमानित यातायात के सापेक्ष वास्तविक यातायात में भिन्नता 20 प्रतिशत से अधिक देखी गई है, इसलिए अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 अवधि के दौरान अर्जित ₹0 243 57 करोड़ का संपूर्ण अतिरिक्त अधिशेष पूर्णतः समायोजित किया जाना है।

(ङ). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, पूर्व अधिशेष मावी प्रभाव से समायोजित किया जाना है। दिशानिर्देश वह अवधि स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं करत है जिस दौरान पूर्व अवधि समायोजित की जानी है। तथापि, इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि जीटीआईपीएल के मार्च 2010 के पिछले प्रशुल्क आदेश में, पूर्व अधिशेष पांच वर्षों की अवधि में समायोजित किए जाने का निर्णय लिया गया था, इसलिए

यह प्राधिकरण 2012 से आगे शुरू होने वाली पांच वर्षों की अवधि में मौजूदा कार्यवाही में यथा निर्धारित अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 अवधि से संबंधित अधिशेष समायोजित करने के लिए प्रवृत्त है।

- (च). जैसाकि पहले बताया गया है, अप्रैल 2010 से दिसंबर 2011 तक की अवधि के अधिशेष को वर्ष 2011 के अनुमानों को लेखा में लेते हुए निर्धारित किया गया है। अतः वर्ष 2011 के अनुमान जीटीआईपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में वास्तविक आंकड़ों से बदला जाएगा ताकि वर्ष 2011 के लिए पूर्ण अधिशेष की वास्तविक मात्रा निर्धारित की जा सके।
- (x). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि यातायात पूर्वानुमान पंचवर्षीय/वार्षिक योजना और मौजूदा/समीक्षित वृद्धि में पूर्वानुमानों के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2012 से 2014 तक के लागत विवरणों का वैकल्पिक सैट भेजने के लिए विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 में किए गए निर्धारणों के मददेनजर वर्ष 2011 के वास्तविक/अनुमानित यातायात और वित्तीय/लागत व्योरों के आलोक में, जीटीआईपीएल ने अपेक्षित लागत विवरण नहीं भेजा था। अपेक्षित व्यारों के अभाव में, वर्ष 2012 से 2014 के लिए जीटीआईपीएल के लागत विवरण वर्ष 2011 के लिए यातायात, आय, व्यय और नियोजित पूँजी के अनुमानों, जैसा जीटीआईपीएल द्वारा भेजा गया है, के आधार पर पर तैयार किया गया है।
- (xi). जैसाकि पहले बताया गया है, जीटीआईपीएल ने अपने द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण पर आधारित मानक क्षमता के आधार पर वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए 1395030 टीईयू यातायात पर विचार किया है। पहले बताए गए कारणों से, जीटीआईपीएल द्वारा मूल्यांकित 1395030 टीईयू की टर्मिनल क्षमता पर यातायात सीमित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। उसी समय, चूंकि जीटीआईपीएल ने 10 घाट क्रेनों की थीं और इस रिथिति को ध्यान में रखते हुए कि सभी 10 क्रेनों की परिचालन लागत तथा पूँजी लागत लागत विवरण में व्यवस्थित की गई हैं, इसलिए 10 घाट क्रेनों के साथ टर्मिनल की क्षमता 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 1992900 टीईयू परिगणित होती है। संयोगवश, यार्ड क्षमता जीटीआईपीएल पर कंस्ट्रेट नहीं है।
- यह याद किया जाए कि जीटीआईपीएल ने संयुक्त सुनवाई के दौरान कहा था कि वह समान सुविधा में 2.1 मिलियन टीईयू से अधिक प्रहस्तन करने में समर्थ होगा यदि उसके द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि मंजूर की जाती है। संयुक्त सुनवाई के दौरान जेनपीटी ने भी कहा था कि मंत्रालय से प्राप्त पत्र के अनुसार, जीटीआईपीएल की क्षमता 31 मार्च 2011 को 2.2 मिलियन टीईयू है। तथापि, जेनपीटी का 2.2 मिलियन टीईयू के आंकड़े पर विवाद है। हमारे द्वारा निर्धारित सर्वोत्तम क्षमता आर मंत्रालय द्वारा निर्धारित क्षमता में अंतर शायद तत्संबंधी एको द्वारा सुविचारित कुशलता के भिन्न-भिन्न पैरामीटरों पर विचार किए जाने की वजह से है। ऊपर यथा उल्लिखित 10 घाट क्रेनों की तैनाती में दी गई 1992900 टीईयू क्षमता सुविधाओं के उपयोग का 70 प्रतिशत है।
- वर्ष 2007 से 2011 के दौरान कंटेनर यातायात में वास्तविक वृद्धि स्थिर नहीं रही है। वर्ष 2007 के यातायात की तुलना में वर्ष 2008 में वृद्धि के समय 29 प्रतिशत थी, वर्ष 2008 के लिए यातायात की तुलना में वर्ष 2009 में वृद्धि लगभग 2.50 प्रतिशत थी, वर्ष 2009 के यातायात की तुलना में वर्ष 2010 में वृद्धि लगभग 21 प्रतिशत थी और जबकि वर्ष 2010 के यातायात की तुलना में वर्ष 2011 के (अनुमानित) यातायात में मामूली कटौती है। चूंकि वृद्धि का पूर्व रुझान त्रुटिपूर्ण होगा, इसलिए भविष्य के लिए यातायात वृद्धि का अनुमान लगाने में उपयोगी नहीं होगा। यदि वर्ष 2012 से 2014 के लिए वर्ष 2011 के 1885801 टीईयू यातायात के लिए यातायात में वर्ष दर वर्ष 3 प्रतिशत की यातायात वृद्धि पर विचार किया जाता है तो यातायात अनुमान क्रमशः 1942375 टीईयू 2000646 टीईयू और 2060666 टीईयू परिगणित होता है जोकि 70 प्रतिशत उपयोगिता पर 10 घाट क्रेनों की तैनाती के आधार पर सर्वोत्तम क्षमता से तुलनीय है।
- यदि अब विश्वास किए गए यातायात अनुमानों की तुलना में जीटीआईपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात में महत्वपूर्ण कटौती की जाती है तो यह जीटीआईपीएल पर होगा कि वह प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के खंड 318 के अनुसार अपने प्रशुल्क की अनुसूचित समीक्षा से पहले समीक्षा की मांग कर सकता है।
- (xii). वर्ष 2012 से 2014 के लागत विवरण में जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित परिचालन आय 1395030 टीईयू यातायात के लिए है। वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित परिचालन आय उक्त वर्षों के लिए वर्ष 2012 से 2014 हेतु क्रमशः 1942375 टीईयू 2000646 टीईयू तथा 2060666 टीईयू के यातायात अनुमान दर्शाने के लिए अद्यतान किए गए हैं।

जीटीआईपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय का अनुमान लगाने के लिए ₹ 44.96 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर लागू की है। सामान्यतः संदर्भित मामले को अंतिम रूप देने के समय प्रचलित डॉलर विनिमय दर भविष्य अवधि के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय निर्धारित करने के आधार रूप में सुविचारित की गई है। तथापि, रूपर के साथ-साथ अमेरिकी डॉलर के कमज़ोर होने के वर्तमान परिदृश्य में अगले तीन वर्षों के लिए आय के अनुमानन के लिए प्रचलित विनिमय दर पर विचार करना उपयुक्त नहीं होगा, क्योंकि यह निश्चित रूप से नहीं कहा जा सकता कि यह स्थिति अगले तीन वर्षों के लिए जारी रहेगी। पिछले दो वर्षों की औसत विनिमय दर ₹ 46.33 प्रति अमेरिकी डॉलर है, जिसपर वर्ष 2012 से 2014 के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय के अनुमानन के लिए विश्लेषण में विचार किया गया है।

अतः जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित आय गणना से, डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों जैसे रेस्टोर, हैच कवर, रीफर और शटआउट्स से आय विचाराधीन सभी वर्षों के लिए ₹ 46.33 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन की गई है।

विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, जीटीआईपीएल ने भंडारण प्रभारों से आय पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी थीं। यह नोट किया जाना चाहिए कि जीटीआईपीएल के दरमान में निर्धारित भंडारण प्रभार टॉलर मूल्यवर्गित हैं। गणनाओं के अभाव में, वर्ष 2011 के लिए इस लेखा पर भेजी गई आय ₹ 46.33 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन की गई है।

जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2011 के लिए भेजी गई गणनाओं से, यह देखा गया है कि जीटीआईपीएल ने ₹ 400/- प्रति टीईयू की वस्त्री आकर्षित करने वाले रेल द्वारा संचलित आईसीडी कटेनरों के रूप में कुल यातायात के 20 प्रतिशत पर विचार करते हुए अंतर टर्मिनल रेल प्रहस्तन परिचालन (आईटीआरएचओ) पर विचार किया है। रेल द्वारा संचलित आईसीडी कटेनरों के प्रतिशत, जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित, पर विश्वास करते हुए, आईटीआरएचओ आय वर्ष 2012 से 2014 के लिए जीटीआईपीएल के संशोधित यातायात अनुमानों पर परिकलित की गई है। इसके अलावा, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 के लिए ₹ 82.42 लाख के आईसीडी कटेनरों के गिश्रित ट्रेन प्रहस्तन के रूप में जेएनपीटी और एनएसआईसीटीपीएल से अनुमानित प्राप्तियों पर विचार किया है। चूंकि अन्य टर्मिनलों से प्राप्तियां जीटीआईपीएल के यातायात पर नहीं हैं, इसलिए प्राप्तियों का सामान तर वर्ष 2012 से 2014 के लिए सुविधारित किया गया है।

इस प्रकार, वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित आईटीआरएचओ आय वर्ष 2012 से 2014 के लिए ₹ 1636.32 लाख, ₹ 1682.94 लाख और ₹ 1730.95 लाख परिणामित होता है।

वर्ष 2009 से 2014 के लिए तटीय कंटेनरों का यातायात प्रतिवेदित नहीं किया गया है।

पहले स्पष्ट किए गए वर्ष 2012 से 2014 के संशोधित अनुमानित यातायात पर विचार करते हुए और ₹ 46.33 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए संशोधित आय वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹ 62633.40 लाख, ₹ 64509.93 लाख और ₹ 66442.76 लाख परिणामित होती है।

जीटीआईपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के दौरान ₹ 45.60 लाख की अनुमानित 'अन्य आय' के बारे में ब्योरे और गणनाएं नहीं भेजी हैं। वर्ष 2011 के लिए अनुमानित अन्य आय वर्ष 2012 से 2014 के लिए भी बनाए रखी गई है क्योंकि 'अन्य आय' को इसकी प्रकृति के मद्देनजर यातायात के अनुसार नहीं कहा जा सकता।

(xiii). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तन न्यासो/टर्मिनल परिचालकों के व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा घोषित सभी घटकों के थोक मूल्य सूचकाक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उत्तर-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने वर्ष 2011-12 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों में व्यय पूर्वानुमानों के लिए 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार करने का निर्णय लिया है, जैसाकि पत्र सं. टीएमपी/27/2005-विविध दिनांक 11 जुलाई 2011 द्वारा जीटीआईपीएल सहित सभी महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों को संप्रेषित किया गया था।

(xiv). आरटीजी परिचालकों, जनशक्ति लागत, बांधना एवं सुरक्षा लागत और जोखिमपूर्ण सफाई लागत संबंधी लागत को शामिल करते हुए परिचालन और प्रत्यक्ष लेवर लागत।

(क). आरटीजी परिचालक लागत:

जीटीआईपीएल ने प्रतिस्पर्धी बोली प्रक्रिया के आधार पर पहले आरटीजी के परिचालन ओर अनुरक्षण का आउटसोर्स किया गया था। करार दिनांक 23 जून 2009 की प्रति से यह देखा गया है कि जीटीआईपीएल द्वारा किया गया करार 9 वर्षों की अवधि के लिए है। जैसाकि गणनाओं से देखा गया है जीटीआईपीएल ने आरटीजी परिचालनों और अनुरक्षण लागत को प्रभाजित 55 प्रतिशत प्रत्यक्ष लबर लागत के रूप में आरटीजी परिचालक जनशक्ति लागत और शेष 45 प्रतिशत, मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में आवंटित किए जा रहे एक-तिहाई और दो-तिहाई की बजाय, व्यय के लेखाकान के प्रयोजन के लिए मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के अधीन किया है। किन्तु जीटीआईपीएल द्वारा दो अलग-अलग शीर्षों में व्यय के आवंटन की मात्रा पर विचार किया गया है क्योंकि कुल व्यय विचाराधीन तीन वर्षों की वित्तीय स्थिति का निर्णय करने के लिए प्रासंगिक है।

वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित 11.50 यूरो प्रति घंटे की दर वर्ष 2010 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित 10.85 यूरो प्रति घंटे की वास्तविक दर पर 6 प्रतिशत के वृद्धि कारण को लागू करे के बाद देखी गई है। इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा 9 वर्षों के लिए किया गया करार षष्ठ्य वर्ष के लिए 5 प्रतिशत की दर और 31 मार्च 2012 तक दूसरे वर्ष के लिए 6 प्रतिशत की दर स कीमत वृद्धि निर्धारित करता है। वर्ष 2011 के लिए 11.50 यूरो प्रति घंटे की दर वर्ष 2012 से 2014 के लिए इस शीर्ष के अधीन व्यय का अनुमान लगाने के लिए 6 प्रतिशत प्रत्येक द्वारा जीटीपीआईएल द्वारा वृद्धि की गई है जोकि वर्ष 2011-12 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों से समाप्त। व्यय के अनुमानन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत वृद्धि कारक के अनुसार है।

जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 के लिए ₹ 64 प्रति यूरो और वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 66 प्रति यूरो की विनियम दर के आधार पर व्यय का अनुमान लगाया है। पिछला वर्ष ₹ 64.46 प्रति यूरो की औसत विनियम दर दर्शाता है जो पहले से बताए गए कारणों से वर्ष 2012 से 2014 के लिए उक्त शीर्ष के अधीन व्यय के अनुमानन के लिए सुविचारित किया गया है।

टेकेदार को भुगतान एक वर्ष में कुल आरटीजी घटो पर आधारित है जो वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा 234092 घंटे प्रतिवर्ष अनुमानित किया गया है। प्रश्न किए जाने के बावजूद, जीटीआईपीएल ने 234092 घंटों के अनुमानित आरटीजी घटो के लिए आधार नहीं भेजा है। यह याद किया जाए कि भार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में, आरटीजी उत्पादकता में 10 प्रतिशत सुधार इस आधार पर सुविचारित किया गया था कि जीटीआईपीएल द्वारा उस समय प्रतिवेदित 14.08 टीईयू प्रति घंटा आरटीजी द्वारा प्रहस्तन के लिए आउटपुट स्तर 20 टीईयू प्रति घंटा की दर से आरटीजी के मानक आउटपुट स्तर से कमतर पाया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश में यथा सुविचारित और जीटीआईपीएल द्वारा प्रतिवेदित 204 प्रतिशत प्रहस्तन पर विचार करते हुए और 2011 के अनुगानित यातायात को लेखा में लेते हुए, यह देखा गया है कि आरटीजी के लिए आउटपुट स्तर लगभग 15.68 टीईयू प्रति घंटा परिणित होता है। आरटीजी उत्पादकता में केवल थोड़ा ही सुधार है। चूंकि 15.68 टीईयू प्रति घंटा पर आरटीजी आउटपुट स्तर अभी भी 20 टीईयू प्रति घंटा की दर से मानक आउटपुट स्तर से कम है वर्ष 2011 से 2014 के लिए आरटीजी घंटों में 10 प्रतिशत सुधार वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा दिए गए आरटीजी घंटों को आधार रूप में लेते हुए तत्त्वावधी पिछले वर्ष में सुविचारित किया गया है। अतः संशोधित यातायात के लिए संशोधित आरटीजी घटे प्रतिवर्ष वर्ष 2011 से 2014 के लिए क्रमशः 220725 घंटे, 191568 घंटे और 179436 घंटे पर सुविचारित किए गए हैं।

इस शीर्ष के अधीन अद्यतन अनुमानित व्यय वर्ष 2011 से 2014 के लिए क्रमशः ₹ 893.50 लाख, ₹ 887.14 लाख, 877.58 लाख और ₹ 871.32 लाख परिणित होता है।

(ख). बांधना और सुरक्षा लागत:

बांधना और सुरक्षा कार्य जीटीआईपीएल द्वारा ₹ 12.25 प्रति बॉक्स की दर से आउटसोर्स किया गया है और करार जनवरी 2010 से दिसंबर 2011 तक 2 वर्षों के लिए वैध है। प्रश्न किए जाने के बावजूद, जीटीआईपीएल ने उक्त व्यय के अनुमानों की गणनाएं नहीं भेजी थी। जीटीआईपीएल द्वारा 1395030 टीईयू के यातायात के लिए अनुमानित वर्ष 2012 से 2014 के लिए व्यय तत्त्वावधी वर्ष के लिए रांशोधित यातायात के व्यय को दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है। ऐसा करते साथ दप 2013 और 2014 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित 6 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक बनाए रखा गया है।

(ग). जोखिमपूर्ण और सफाई:

यह विदित है कि जोखिमपूर्ण और गैर-जोखिमपूर्ण की सफाई और निपटान का कार्य निजी पार्टी को आउटसोर्स किया गया है। जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेज की प्रति से, हालांकि यह देखा गया है कि करार जून 2012 तक वैध है, यह वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा अनुमानित राशि के साथ दस्तावेज में उल्लिखित दरों से अंतर-संबंधित करना संभव नहीं पाया गया है। जीटीआईपीएल द्वारा 1395030 टीईयू के यातायात के लिए अनुमानित वर्ष 2012 से 2014 के लिए व्यय तत्संबंधी वर्षों के लिए संशोधित यातायात के लिए व्यय दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है। ऐसा करते समय, वर्ष 2012 से 2014 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित 6 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक बनाए रखा गया है।

(xv). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में विजली लागत, ईंधन लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण की लागत शामिल है। अनुमान की प्रत्येक मद पर निम्नलिखित अनुच्छेद में चर्चा की गई है:-

(क). विजली लागत:

जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 से 2014 तक के लिए विजली उपभोग का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2010 हेतु 10.07 इकाईयां प्रति टीईयू की प्रति टीईयू वास्तविक औसत विजली उपभोग को बनाए रखा है।

जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 के लिए ₹ 11.66 प्रति इकाई की इकाई दर पर विचार किया है जिसे दस्तावेजी प्रमाण और जरूरी गणना द्वारा समार्थित किया गया है। जीटीआईपीएल ने अक्तूबर 2011 माह के लिए अद्यतन विजली बिल और गणनाएं यह दर्शाने के लिए भेजी हैं कि विजली की इकाई लागत ₹ 12.36 प्रति इकाई है। चूंकि अद्यतन इकाई दर उपलब्ध है, इसलिए वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित विजली लागत का अनुमान अक्तूबर से दिसंबर 2011 माह के लिए ₹ 12.36 प्रति इकाई की दर से विजली की इकाई लागत दर्शाने के लिए अद्यतन किया गया है। ₹ 12.36 प्रति इकाई की दर से विजली की इकाई लागत को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2012 से 2014 के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि की गई है।

वर्ष 2011 के लिए अनुमानित निर्धारित विजली लागतें आधार रूप में ली गई हैं और जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है। इस विश्लेषण में इसी स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(ख). ईंधन लागत:

वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः 2.2007 लिटर प्रति टीईयू 2.2484 लिटर प्रति टीईयू और 2.2933 लिटर प्रति टीईयू की दर से ईंधन उपभोग जीटीआईपीएल द्वारा 2.119 लिटर प्रति टीईयू की दर से वर्ष 2011 के लिए अनुमानित उपभोग में लगभग 2 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए अनुमानित किया गया है। वर्ष 2011 के अनुमान वर्ष 2010 के लिए 1.86 लिटर प्रति टीईयू के वास्तविक ईंधन उपभोग में लगभग 14 प्रतिशत की वृद्धि स्वतः ही की गई है। ईंधन उपभोग प्रति टीईयू में वर्ष-दर-वर्ष वृद्धि का कारण जीटीआईपीएल द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया है। वर्ष 2010 के लिए 1.86 लिटर प्रति टीईयू का वास्तविक ईंधन उपभोग आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2011 से 2014 के लिए बनाए रखा गया है।

जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2011 के लिए ₹ 41.63 प्रति लीटर की दर से सुविचारित ईंधन की इकाई लागत ₹ 46.28 प्रति लीटर की प्रवचित दर में अद्यतन की गई है। वर्ष 2011 के लिए ईंधन की इकाई लागत वर्ष 2012 से 2014 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक तक पृद्धि की गई है।

(ग). मरम्मत और अनुरक्षण लागत:

वर्ष 2011 के लिए अनुमानित मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत में वर्ष 2012 से 2014 तक के लिए उक्त व्यय का अनुमान लगाने के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक तक वृद्धि की गई है।

(xvi). उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान कटेनरों के प्रहस्तन के लिए 25 ट्रैक्टर ट्रेलरों के किराये से संबंधित है। जीटीआईपीएल द्वारा यथा दिया गया ट्रैक्टर ट्रेलरों के इस्तेमाल का अनुमानित तरीका कटेनर यार्ड तक आवागमन के लिए अनुमानित थ्रुपुट का 100 प्रतिशत, यार्ड से रेल तक अनुमानित थ्रुपंट का 26 प्रतिशत और अंतर-टर्मिनल अंतरण के लिए अनुमानित थ्रुपुट का लगभग 12 प्रतिशत है। जीटीआईपीएल ने कटेनर यार्ड तक और यार्ड से रेल तक आवागमन के लिए ₹ 108 प्रति टीईयू के किराया प्रभार पर विचार किया है और अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए ₹ 110 प्रति टीईयू के किराया प्रभार पर विचार किया है।

वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित किराया प्रभार प्रति टीईयू जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित करार की प्रति में स्लैब-वार ढांचे के लिए यथा निर्धारित ₹ 112 से ₹ 99.50 प्रति टीईयू के बीच देखा जा सकता है। इसलिए जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित किराया प्रभार की दर प्रति टीईयू पर विश्वास किया गया है। जीटीआईपीएल द्वारा यथा दिए गए वर्ष 2011 के उपस्कर किराया प्रभारों के अनुमानों को वर्ष 2011 के लिए 1885801 टीईयू का संशोधित यातायात दर्शाने के लिए अद्यतन किए गए हैं और 6 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि के साथ वर्ष 2012 से 2014 तक के लिए इस शीर्ष के अधीन व्यय का अनुमान लगाने के लिए आधार रूप । [कथा गया है।

(xvii). जीटीआईपीएल ने जेएनपीटी को वर्ष 2012 से 2014 के लिए देय क्रमशः ₹ 3609.91 लाख, ₹ 3746.32 लाख और ₹ 3888.51 लाख के पट्टा किरायों का अनुमान लगाया है। हालांकि जीटीआईपीएल ने भूमि की विभिन्न श्रेणियों और अन्य परिस्पत्तियों के लिए देय पट्टा किराये का बृहत् ब्रेकअप दर्शाते हुए गणनाएं भेजी हैं, परंतु इस ब्रेकअप में भूमि की विभिन्न श्रेणी के लिए सुविचारित क्षेत्र और अन्य परिस्पत्तियां यथा उसकी इकाई दर जैरो व्होरे नहीं दिए गए हैं। जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित पट्टा किरायों के अनुगाम रही हैं। पट्टा किरायों के अनुगाम जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किए गए हैं।

(xviii). अनुरोध के बावजूद, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 से 2014 के लिए अनुगानित बीमा लागत पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी थीं। जीटीआईपीएल ने जुलाई 2010 से जुलाई 2011 तक की अवधि से संबंधित बीमा नीति दस्तावेज की प्रति भेजी है। तथापि जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिए प्रेषित बीमा लागत के अनुमान क्रमशः ₹ 396.43 लाख ₹ 420.22 लाख और ₹ 445.43 लाख जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित नीति दस्तावेज से नहीं जोड़े जा सके। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 से 2014 के लिए बीमा लागत का अनुमान लगाने के लिए 6 प्रतिशत वार्षिक तक वर्ष 2010 के लिए वास्तविक बीमा लागत में वृद्धि का अनुमान लगाया देखा गया है। वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित बीमा लागत के अनुमान वर्ष 2012 से 2014 के लिए व्यवस्थित किए गए हैं, गणनाओं के अभाव में जीटीआईपीएल द्वारा नहीं भेजे जा रहे हैं।

(xix). जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित, अनुमानित अन्य व्यय अंतरिक परिवहन, परिचालनात्मक पानी, वस्तुसूची भिन्नताओं, वर्षुशृंची बट्टा खाता, पुर्जों पर सीगाशुल्क इयूटी/निकारी, कार्गो/पोत स्थानांतरण व्यय, कार्गो दावे/वसूल किए गए परिचालनात्मक ल्यूसिरिकेट्स जादि से संबंधित हैं। जीटीआईपीएल ने इस व्यय को अनुमानित यातायात से नहीं जोड़ा है। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 के अनुमानों को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमान पर 6 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2012 से 2014 तक के लिए क्रमशः ₹ 251.02 लाख ₹ 266.08 लाख और ₹ 282.05 लाख की दर से उक्त व्यय का अनुगाम लगाया है। विस्तृत व्यय में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(xx). वर्ष 2012 से 2014 के लिए तकनीकी सेवा शुल्क का भुगतान किसी दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा सामिल नहीं किया गया है। हालांकि जीटीआईपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित तकनीकी सेवा शन्क (टीएसएफ) की राशि पर पहुंचने के लिए गणनाएं नहीं भेजी हैं, परन्तु इसने तकनीकी सेवा शुल्क के अनुमान के लिए गौजूदा विनियम दर पर विचार करने का अनुरोध किया है।

निर्धारण वर्ष 2008-09 के लिए एसोसिएटेड इंटरप्राइज को जीटीआईपीएल द्वारा तकनीकी सेवा शुल्क के भुगतान के संबंध में आयकर प्राधिकारी द्वारा किए गए निर्धारण पर विश्वास करते हुए, यह उपयुक्त अनुगाम लगाया जा सकता है कि ऐसे भुगतान को वर्ष 2012 से 2014 के लिए भी समानतः गणा जाएगा। तथापि गण नामों के अभाव

मे, अद्यतन विनिमय दर के संबंध में, तकनीकी सेवा शुल्क के अनुमानों के कोई संशोधन नहीं किया गया है। इस कार्यवाही मे जीटीआईपीएल द्वारा वर्ष 2012 से 2014 के लिए भेजे गए अनुमानों पर विश्वास किया गया है, परन्तु इस शर्त के अधीन कि जीटीआईपीएल अणली समीक्षा के समय आयकर विभाग द्वारा इन व्ययों की स्वीकृति के समर्थन मे वर्ष 2009 से 2014 के लिए आयकर निर्धारण आदेश प्रस्तुत करेगा। यदि जीटीआईपीएल द्वारा ऐसा साह्य प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो वर्ष 2009 से 2014 के लिए सुविचारित व्यय की समीक्षा की जाएगी और अगले प्रशुल्क संशोधन चक्र मे पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(xxi). जीटीआईपीएल ने कुशलता लाभ के लिए किसी भल्ते का अलग से दावा नहीं किया है, क्योंकि उसके द्वारा यथा निर्धारित 1395030 टीईयू की मानक क्षमता के संदर्भ मे प्रशुल्क निर्धारित करने के निर्णय को इस अनुमान की संभावना के साथ बनाए रखा गया है कि उसके द्वारा ऐसे निर्धारित मानक क्षमता से अधिक प्रहसित वास्तविक मात्राओं से राजस्व योगदान कुशलता के लिए इनाम होगा। उपयोक्ताओं का मत है कि कुशलता और संभावित लह्यों की अपेक्षा उच्चतर अर्जित करने के लिए किए गए प्रयासों को सदैव पुरस्कृत किया जाना चाहिए। वैसे, उपयोक्ताओं ने टर्मिनल को पुरस्कृत करने के तरीके से टर्मिनल की कुशलता की मान्यता को सुनिश्चित करने का अनुरोध किया है। कुशलता का दोबारा निर्धारण किया जाना है और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 के अनुसार भविष्य अनुमानों मे लागू किया जाना है।

दिशानिर्देशों के खंड 2.4.1 मे कहा गया है कि कुशलता के लिए तलचिह्न तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र मे अर्जित उसी टर्मिनल पर समान परिचालक का औसत कार्यनिष्ठादान होगा। इस प्रयोजन के लिए परिचालक को उस प्रशुल्क चक्र के साथ तत्काल पूर्ववर्ती प्रशुल्क चक्र मे परिचालक द्वारा अर्जित लागत कटौती से तुलना की जानी चाहिए।

वैसे यह जरूरी है कि वर्ष 2006 से 2008 तथा 2009 जो अगस्त 2006 के आदेश की वैधता की विस्तारित अवधि का भाग था, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, के दौरान प्रोद्भूत वास्तविक लागत की तदनुरूपी प्रासंगिक मदों (अगस्त 2006 के प्रशुल्क आदेश द्वारा शामिल) के साथ वर्ष 2010 और 2011 के दौरान प्रोद्भूत लागत की प्रासंगिक मदों (मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश द्वारा शामिल) की तुलना की जाए। तुलनीय यातायात लागत मदों के मामले मे कुशलता लाभ का परिकलन नीचे स्पष्ट किया गया है:-

(क). विजली लागत:

वर्ष 2006 और 2007 के लिए विजली उपभोग पूर्ववर्ती अभिलेखों से अलग—से उपलब्ध नहीं है। ₹0 8.87 प्रति इकाई की दर से वर्ष 2008 के लिए विजली की वास्तविक इकाई लागत पर विचार करते हुए, वर्ष 2006 और 2007 के लिए विजली उपभोग क्रमशः 15.75 इकाई प्रति टीईयू और 10.64 इकाईयां प्रति टीईयू की परिणामित किया गया है। वर्ष 2008 के लिए विजली उपभोग 13.73 इकाईयां प्रति टीईयू था, जैसाकि जीटीआईपीएल के मार्च 2010 आदेश मे दर्ज किया गया है। वर्तमान प्रशुल्क समीक्षा कार्यवाही मे जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वर्ष 2009 के लिए वास्तविक विजली उपभोग 9.55 इकाईयां प्रति टीईयू है। इस प्रकार वर्ष 2006 से 2009 के लिए औसत विजली उपभोग प्रति टीईयू 12.42 इकाईयां प्रति टीईयू परिणामित होता है।

जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वर्ष 2010 के लिए वास्तविक विजली उपभोग और वर्ष 2011 के लिए अनुमानित विजली उपभोग 10.07 इकाईयां प्रति टीईयू है। तदनुसार, प्रति टीईयू विजली उपभोग मे 2.35 इकाई तक कटौती की गई है। यह नोट किया जाए कि वर्ष 2012 से 2014 के लिए विजली लागत के अनुमान 10.07 इकाईयां प्रति टीईयू के विजली उपभोग पर विश्वास किया गया है। संशोधित अनुमानित यातायात पर विजली की वैधित इकाई दर पर 1.17 इकाईयां प्रति टीईयू पर कुशलता लाभ का 50 प्रतिशत वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए स्वीकृत किया गया है।

(ख). ईधन लागत:

वर्ष 2006 के लिए ईधन उपभोग अलग से उपलब्ध नहीं है। ₹0 35.39 प्रति लीटर की दर से वर्ष 2007 के लिए ईधन की वास्तविक लागत पर विचार करते हुए वर्ष 2006 के लिए ईधन उपभोग 4.60 लिटर प्रति टीईयू परिणामित होता है। वर्ष 2007 और 2008 के लिए ईधन उपभोग 2.21 लिटर प्रति टीईयू और 2.17 लिटर प्रति टीईयू है, जैसा जीटीआईपीएल के मार्च 2010 के आदेश मे सुविचारित किया गया है; जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वर्ष 2009 के लिए वास्तविक ईधन उपभोग 1.81 लिटर प्रति टीईयू

है। इस प्रकार वर्ष 2006 से 2009 के लिए औसत ईंधन उपभोग प्रति टीईयू 2.70 लिटर प्रति टीईयू परिणित होता है।

जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित वास्तविक ईंधन उपभोग वर्ष 2010 के लिए 1.86 लिटर प्रति टीईयू है और जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित अनुमानित ईंधन उपभोग वर्ष 2011 के लिए 2.119 लिटर प्रति टीईयू है। पहले दर्ज किए गए कारणों से, वर्ष 2011 के लिए ईंधन उपभोग भी 1.86 लिटर प्रति टीईयू पर बनाए रखा गया है। इस प्रकार, वर्ष 2010 और 2011 के दौरान औसत ईंधन उपभोग प्रति टीईयू 1.86 लिटर सुविचारित किया गया है। तदनुसार, प्रति टीईयू ईंधन उपभोग में 0.84 लिटर तक कटौती की गई है। संशोधित अनुमानित यातायात पर ईंधन की वर्धित इकाई दर पर 0.42 लिटर प्रति टीईयू की दर से कुशलता लाभ का 50 प्रतिशत वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए स्थीकार किया गया है। यह नोट किया जाए कि वर्ष 2012 से 2014 के लिए ईंधन लागत के अनुमान 1.86 लिटर प्रति टीईयू के ईंधन उपभोग पर विश्वास किया गया है।

(ग). उपस्कर किराया प्रभार:

वर्ष 2006 और 2007 के लिए प्रति टीईयू उपस्कर किराया प्रभार उपलब्ध नहीं है। वर्ष 2008 के लिए, जीटीआईपीएल ने ₹0 100/- प्रति टीईयू की दर से किराया प्रभार प्रतिवेदित किया है। जैसाकि पहले बताया गया है, जीटीआईपीएल ने न तो गणनाएं भेजी थी और न ही वर्ष 2009 से 2011 के लिए प्रति टीईयू किराया प्रभार के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजा था। जीटीआईपीएल ने कंटेनर यार्ड तक और यार्ड से रेल तक आवागमन के लिए ₹0 108 प्रति टीईयू के किराया प्रभार पर विचार किया है और वर्ष 2012 से 2014 के लिए अंतर-टर्मिनल स्थानांतरण के लिए ₹0 110 प्रति टीईयू के किराया प्रभार पर विचार किया है। दिशानिर्देशों में किए गए निर्धारण के अनुसार, कुशलता का लाभ परिचालक को केवल तभी दिया जा सकता है यदि कम किए गए स्तर पर भविष्य लागत का अनुमान लगाया जाना जारी रखा जाता है। उपस्कर किराया प्रभारों का अनुमान लगाने के लिए उच्चतर दर पर जीटीआईपीएल द्वारा विचार किया जाना देखा गया है। इसलिए, उपस्कर किराया प्रभारों के मामले में कुशलता लाभ पर विचार नहीं किया गया है।

इस प्रकार, बिजली और ईंधन में कुशलता लाभ के लेखा पर स्वीकृत की जाने वाली राशि वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹0 689.56 लाख, ₹0 752.86 लाख और ₹0 821.97 लाख परिणित होता है।

(xxii). प्रबंधन और प्रशासन उपरिव्ययों में स्टॉफ का वेतन और संबंधित स्टाफ कल्याण व्यय शामिल हैं, जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा घोरों से देखा जा सकता है। व्यय की यह मद परिचालन लेबर लागत से भिन्न है क्योंकि परिचालन लेबर लागत आरटीजी परिचालकों से संबंधित व्यय के संदर्भ में है। जीटीआईपीएल ने प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों को अनुमानित यातायात से नहीं जोड़ा है और वर्ष 2011 के अनुमानों को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानित व्यय पर लगभग 7.50 प्रतिशत की वृद्धि पर विचार करते हुए वर्ष 2012 से 2014 के लिए इस व्यय का अनुमान लगाया है। इस संबंध में प्रश्न किए जाने पर, जीटीआईपीएल ने कहा है कि प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों के अनुमानों में आंतरिक यूनियन के साथ हस्ताक्षरित समग्र मोलभाव करार (सीबीए) के अनुसार दिए जाने वाले वेतनवृद्धियों के लेखा पर अतिरिक्त प्रभाव शामिल है। जीटीआईपीएल ने दिनांक 27 सितंबर 2011 के कारार की प्रति भेजी है जो मार्च 2014 तक वैध होगी। तथापि, कारार के भाग अनुलग्न से, यह देखा गया है कि अप्रैल 2011 से मार्च 2012 तक की अवधि के लिए 19 प्रतिशत तक मजदूरी में वृद्धि की गई है, अप्रैल 2012 से मार्च 2013 तक 15 प्रतिशत वृद्धि की गई है और केवल कर्मचारियों की कुछ श्रेणी के संबंध में अप्रैल 2013 से मार्च 2014 तक 13 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। उपर्युक्त स्थिति के गददेनजर इस विश्लेषण में वर्ष 2012 से 2014 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा यथा अनुमानित प्रबंधन तथा प्रशासन उपरिव्ययों पर विश्वास किया गया है, परन्तु जीटीआईपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में वास्तविक आंकड़ों के साथ अनुमानों का सत्यापन करना होगा।

(xxiii). सामान्य उपरिव्ययों में कार्यालय की मरम्मतें और अनुरक्षण, कर्मचारी बीमा, खाना और कैटीन व्यय, प्रशिक्षण व्यय, कार्यालय मरम्मत प्रभार, कार्यालय बिजली व्यय, सीआईएसएफ सुरक्षा शुल्क, सुविधाएं अनुरक्षण, वाहन प्रिटिंग एवं स्टेशनरी, ट्रैवल और मार्केटिंग व्यय, संचार लागत, प्रोफेशनल प्रभार — लेखापरीक्षा शुल्क और कानूनी प्रभार, हाउंडेयर तथा सॉफ्टवेयर अनुरक्षण आदि शामिल हैं। जीटीआईपीएल ने वर्ष 2011 के अनुमान में 6 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹0 4679.59 लाख, ₹0 4960.36 लाख और ₹0 5257.99 लाख की दर से उक्त व्यय का अनुमान लगाया है। इस विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(xxiv). वर्ष 2012 से 2014 के लिए ₹ 205 लाख प्रतिवर्ष के प्रारंभिक व्ययों का राइट ऑफ मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार है और इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(xxv). जीटीआईपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए किसी वित्त एवं विविध आय तथा व्यय का अनुमान नहीं लगाया है।

(xxvi). फार्म-4क, जिसमें वर्ष 2012 से 2014 से संबंधित नियोजित पूँजी के ब्योरे दिए जाते हैं, भेजने के विशेष अनुरोध के बावजूद, जीटीआईपीएल ने उसे नहीं भेजा था। वर्ष 2011 के लिए फार्म-4क में दिए गए परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड को आधार रूप में लिया गया है और वर्ष 2012 से 2014 के लिए परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के निर्धारण के लिए समायोजित किया गया है। विश्लेषण के पूर्ववर्ती भाग में यथा स्पष्ट पट्टा किराया प्रभाजन और टर्मिनल अधिकार समायोजनों से संबंधित समायोजन वर्ष 2012 से 2014 के लिए परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पर पहुंचने के समय परिगणित किया गया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस संबंध में प्रश्न किए जाने के बावजूद, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए अपनी परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड, यदि कोई हो, में संवर्धनों के ब्योरे नहीं भेजे हैं।

(xxvii). कार्य पूँजी:

इस आधार पर कि परिसंपत्तियों का मानक स्तर नियोजित पूँजी के भाग के रूप में कार्य पूँजी को स्वीकार नहीं करता है, जीटीआईपीएल ने वर्ष 2012 से 2014 के लिए कार्य पूँजी का अनुमान नहीं लगाया है। तथापि, हागे वर्ष 2012 से 2014 के लिए निम्नलिखित आधार पर कार्य पूँजी को स्वीकार किया है:

(क). जैसाकि पहले उल्लेख किया गया है कुछ व्ययों के पूर्वभुगतान जो लाइसेंस करार के प्रावधानों से आते हैं विविध देनदारों के रूप में सुविचारित किए जा सकते हैं।

जेनपीटी के साथ जीटीआईपीएल द्वारा किए गए लाइसेंस करार के अनुसार, जीटीआईपीएल द्वारा भुगतान किए जाने वाले पट्टा किराये वार्षिक आधार पर अग्रिम रूप में प्रदान किए जाते हैं। तदनुसार, जैसाकि विश्लेषण के प्रारंभिक भाग में स्पष्ट किया गया है, वर्ष 2012 से 2014 के पट्टा किरायों का 50 प्रतिशत उक्त वर्षों के लिए मौजूदा परिसंपत्तियों के भाग पट्टा किरायों के पूर्वभुगतान के रूप में सुविचारित किए गए हैं।

(ख). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश वस्तुसूची की मर्दों के मामले में ईंधनों को छोड़कर भंडारों के छह मात्र के औसत उपभोग की सीमा निर्धारित करते हैं। अपेक्षित व्यारों के अभाव में, वर्ष 2011 के लिए जीटीआईपीएल द्वारा सुविचारित वस्तुसूची का रस्तर वर्ष 2012 से 2014 के लिए बनाए रखा गया है।

(ग). रोकड़ शेष उपरिव्ययों सहित एक महीने के परिचालन व्ययों पर परिकलित किया गया है।

(घ). वर्ष 2011 के लिए यथा विश्वास किए गए मौजूदा देयताओं के आंकड़े वर्ष 2012 से 2014 के लिए बनाए रखे गए हैं।

(ङ). उपर्युक्त के अधीन, कार्य पूँजी वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹ 3249.60 लाख, ₹ 3451.08 लाख और ₹ 3664.98 लाख परिगणित होता है।

(xxviii). नियोजि पूँजी में परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड और कार्य पूँजी वर्ष 2012 से 2014 के लिए क्रमशः ₹ 68723.93 लाख, ₹ 57021.13 लाख और ₹ 45330.75 लाख परिगणित होता है।

(xxix). जैसाकि पहले बताया गया है, जीटीआईपीएल की सर्वोत्तम क्षमता 1992900 टीईयू निर्धारित की गई है। यह निर्धारण जीटीआईपीएल के यातायात अनुमानों की उपयुक्तता के निर्धारण के प्रयोजन और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ के अधिकतम स्वीकार्य स्तर के लिए जीटीआईपीएल की हकदारी पर निर्णय करने के लिए है। चूंकि क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक परिगणित होती है, इसलिए वर्ष 2012 से 2014 के लिए 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ स्वीकार किया गया है। यह ध्यान में रखा जाना चाहिए कि 1992900 टीईयू की क्षमता 70 प्रतिशत उपयोगिता पर सर्वोत्तम क्षमता है।

(xxx). उपर्युक्त चर्चाओं के अधीन, लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक—II रूप में संलग्न किया गया है। लागत विवरण में प्रकट किए गए परिणाम नीचे सारबद्ध किए गए हैं—

विवरण	2012	2013	2014	(रु करोड़ों में) कुल
औसत आय	626.79	645.56	664.88	1937.23
निवल अधिशेष	257.20	278.69	299.59	835.48
परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	41.03%	43.17%	45.06%	43.09% (औसत)
निवल अधिशेष				

लागत विवरण में दिए गए सभी स्वीकार्य अनुमानित लागतों और अनुमत प्रतिलाभ को समायोजित करने के बाद प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर भी राजस्व अधिशेष स्थिति के मददेनजर, जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित प्रशुल्क में कोई वृद्धि प्रदान किए जाने का कोई मामला प्रकट नहीं होता है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा परिकल्पित लागत जमा दृष्टिकोण को बनाए रखने के लिए जीटीआईपीएल पर प्रशुल्क के मौजूदा स्तर में कटौती करने के लिए यह एक मजबूत मामला है।

(xxxI). 37.71 प्रतिशत की औसत निवल अधिशेष स्थिति मौजूदा प्रशुल्क के वर्ष 2012 से 2014 के लिए अनुमानित परिचालन आय के संदर्भ में है जिसमें वर्ष 2012 से 2014 के प्रत्येक वर्ष के लिए ₹ 1483.52 लाख की दर से आईसीडी कंटेनरों के रेल प्रहस्तन परिचालनों (आईटीआरएचओ) से अनुमानित आय शामिल है। चूंकि आईटीआरएचओ कंटेनरों के लिए प्रशुल्क पृथक प्रशुल्क आदेश द्वारा शासित किया जाता है और जेरनपीटी पर सभी टर्मिनलों पर समान रूप से लागू किया जाता है, लागत स्थिति द्वारा अपेक्षित कटौती आईसीडी कंटेनरों के आईटीआरएचओ के लिए ₹ 400 प्रति टीईथू की मौजूदा दर पर लागू नहीं होगी। वर्ष 2012 से 2014 के लिए ₹ 659.23 करोड़ के निवल अधिशेष का ध्यान में रखते हुए और तदनुरूपी अवधि के लिए ₹ 1698.31 करोड़ की समायोजित अनुमानित परिचालन आय पर विचार करते हुए, परिचालन आय के प्रतिशत रूप में औसत निवल अधिशेष 38.69 प्रतिशत परिणित होता है। अतः वर्तमान प्रशुल्क स्तर अक्रास द बोर्ड 38.69 प्रतिशत तक कटौती की गई है।

(xxxii). जीटीआईपीएल का प्रस्ताव प्रत्येक प्रशुल्क मद के लिए अन्यथा लागत पर आधारित नहीं है। जीटीआईपीएल से प्रस्तावित प्रभारों में सुविचारित लागत तत्व भेजने का अनुरोध किया गया था। जीटीआईपीएल ने इस आधार पर ऐसी सूचना उपलब्ध करवाने में असमर्थता जाहिर की थी कि गतिविधियों के लागत व्यारे अलग से नहीं रखे जाते हैं। चूंकि अलग-अलग सेवाओं के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क तत्संबंधी सवाए उपलब्ध करवाने की लागत के संदर्भ में नहीं है, इसलिए यह संभव है कि परिचालन के एक घटक में घाटा घटकों में अन्य अधिशेष द्वारा सहायिकाकृत से प्रति सहायिकी है। जीटीआईपीएल को सलाह दी जाती है कि अपने आंतरिक सिस्टम में सुधार करे ताकि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय वैयक्तिक गतिविधियों के लिए लागत व्योरों द्वारा समर्थित अपना प्रस्ताव तैयार कर सके।

(xxxiii). जीटीआईपीएल ने कुछ अथवा अन्य कारणों से विभिन्न प्रशुल्क मदों के लिए वृद्धि की भिन्न प्रतिशत की मांग की है। इस संदर्भ में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यदि जीटीआईपीएल द्वारा यथा मांग की गई प्रशुल्क में कोई वृद्धि नहीं की जाती है तो प्रशुल्क में अक्रास द बोर्ड कटौती के प्रतिशत में और वृद्धि की जाएगी, जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में चर्चा की गई है, अतिरिक्त आय के प्रोद्भूत का अनुसरण करते हुए कि उच्चतर प्रशुल्क स्तर से प्रोद्भूत होगा। तथापि, जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित उच्चतर परिचालन दरों का निधारण नहीं करने से जीटीआईपीएल इस कारण से नुकसान की स्थिति में होगा कि लागत स्थिति समग्र टर्मिनल के लिए विश्लेषित की गई है और जैसाकि पूर्ववर्ती अनुच्छेद में बताया गया है, चूंकि वैयक्तिक सेवाओं के लिए प्रशुल्क तत्संबंधी सेवाएं उपलब्ध करवाने की लागत के संदर्भ में नहीं है, इसलिए परिचालनों के विभिन्न घटकों के बीच प्रति-सहायिकियों का प्रवाह राजस्व एकरूपता को बनाए रखेगा।

(xxxiv). जीटीआईपीएल ने सामान्य लदे कंटेनर के प्रशुल्क के बराबर सामान्य खाली कंटेनर के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। इसी तरह इराने खाली पोतांतरण कंटेनर के लिए प्रशुल्क लदे हुए पोतांतरण कंटेनर के प्रशुल्क के बराबर करने का प्रस्ताव किया है। जीटीआईपीएल ने खाली ओडीसी के लिए दरें लदे हुए ओडीसी के लिए दरों के बराबर करने का प्रस्ताव किया है। कारण दिए जा रहे हैं कि खाली और लदे हुए कंटेनर के प्रहस्तन पर लागभग एकसमान लागत आती है और इरानी भी कि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि जलयान-तर प्रहस्तन और लदे हुए तथा खाली कंटेनरों के भंडारण के लिए प्रभार समान रहेगा।

जीटीआईपीएल द्वारा यथा उल्लिखित दिशानिर्देशों में किए गए निर्धारण के संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि लदे हुए और खाली कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देश जलयान से तट स्थानांतरण के संदर्भ में एकसमान दर विनिर्दिष्ट किया गया है। तथापि, जीटीआईपीएल के मामले में, जलयान से यार्ड स्थानांतरण के लिए समेकित दर निर्धारित की गई है। ऐसे परिदृश्य में, यह संभव नहीं होगा कि जलयान से यार्ड स्थानांतरण के लिए दिशानिर्देशों के निर्धारण के दायरे में विस्तार किया जाए, जैसाकि जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्ताव किया गया है।

जीटीआईपीएल ने यह स्थापित नहीं किया है कि कैसे खाली और लदे हुए कंटेनरों के लिए लागतें एकसमान हैं। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जीटीआईपीएल के पड़ोसी टर्मिनलों अर्थात् जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और एनएसआईसीटीपीएल के दरमान लदे हुए कंटेनरों की तुलना में खाली कंटेनरों के लिए कम प्रशुल्क निर्धारित करते हैं। मानसा और एससीआई जैसे उपयोक्ताओं ने जीटीआईपीएल के प्रस्ताव पर आपत्ति की है। उपर्युक्त के मद्देनजर, यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि लदे हुए और खाली कंटेनरों के लिए एकसमान दरों के निर्धारण के लिए जीटीआईपीएल के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाए।

(xxxv). मौजूदा व्यवस्था में, रीफर कंटेनर सामान्य कंटेनरों के बराबर माने जाते हैं। जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए, सामान्य कंटेनरों के लिए दर से 25 प्रतिशत का प्रीमियम निर्धारित किया गया है। अब, जीटीआईपीएल ने प्रस्ताव किया है कि जोखिमपूर्ण कंटेनरों और रीफर कंटेनरों से सामान्य कंटेनरों के लिए निर्धारित प्रभारों का 2 गुना वसूल किया जाएगा।

प्रशीतन कंटेनरों को जोखिमपूर्ण कंटेनरों के बराबर मानने के लिए जीटीआईपीएल के प्रस्ताव के लिए, जीटीआईपीएल ने कहा है कि पत्येक टर्मिनल इसलिए समर्पित रीफर रेटेक है कि जैसे जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले के रूप में और कि जारेखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन और इन कंटेनरों में शामिल जोखिम कारक पर विचार करते हुए विशेष ध्यान की आवश्यकता होती है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.3 के अनुसार भी उच्चतर प्रभार जोखिमपूर्ण सामान, प्रशीतन तथा विशेष सेवाओं के लिए उच्चतर प्रभारों की अनुमति होगी।

हालांकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि जोखिमपूर्ण सामान वाले कंटेनरों, प्रशीतन और किन्हीं विशेष सेवाओं के लिए उच्चतर प्रभार स्वीकृत किया जाएगा, दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि 25 प्रतिशत तक का प्रीमियम जोखिमपूर्ण कंटेनरों के मामले में स्वीकृत किया जाएगा। इस प्रकार, दोनों निर्धारणों को एक साथ पढ़ते हुए, यह प्रकट होता है कि जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन के मामले में केवल 25 प्रतिशत प्रीमियम ही स्वीकार किया जा सकता है।

प्रशीतन कंटेनरों के संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जीटीआईपीएल के पड़ोसी टर्मिनलों अर्थात् जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल और एनएसआईसीटीपीएल के दरमान प्रशीतन कंटेनरों को सामान्य कंटेनरों के बराबर मानता है। उपयोक्ताओं ने भी जीटीआईपीएल के प्रस्ताव पर आपत्ति की है। इस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा दी गई अतिरिक्त आय जोखिमपूर्ण एवं प्रशीतन कंटेनरों वाली संयुक्त स्थिति है। प्रशीतन कंटेनरों के वित्तीय विवेका ही नहीं भेजी गई है। अतः यह प्राधिकरण इस स्थिति में नहीं है कि वह प्रशीतन कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए प्रीमियम निर्धारित करने के लिए जीटीआईपीएल के अनुरोध को स्वीकार करे। प्रशीतन कंटेनरों को सामान्य कंटेनरों के बराबर मानने की मौजूदा व्यवस्था जारी रहेगी।

(xxxvi). जीटीआईपीएल ने इस आधार पर ओडीसी पोतांतरण कंटेनरों के लिए सामान्य पोतांतरण कंटेनरों से दोगुनी दरों पर प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है कि टीएएमपी के माडल दरमान के अनुसार, पोतांतरण ओडीसी सामान्य पोतांतरण कंटेनरों पर लागू दरों से दोगुने के लिए पात्र हैं।

इस संबंध में, यह याद रखा जाना चाहिए कि जीटीआईपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन में जो नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश में संचयित था, पोतांतरण ओडीसी के लिए सामान्य पोतांतरण कंटेनरों की दरों की दोगुनी दरों पर दरें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया था। आदेश दिनांक 3 नवम्बर 2010 के अनुच्छेद सं. 10(छ)(ii)(घ)(ii) में यथा प्रतियेदित, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश ओडीसी के प्रहस्तन के लिए उच्चतर दर निर्धारित नहीं करा गया। एनएसआईसीटी में पड़ोसी टर्मिनलों और जेएनपीटी द्वारा परिचालित कंटेनर टर्मिनल में, ओडीसी के लिए निर्धारित दरें पोतांतरण ओडीसी कंटेनरों और अन्य ओडीसी कंटेनरों के बीच कोई अंतर नहीं करती हैं। ओडीसी के प्रहस्तन में अतिरिक्त प्रयास किए जाते हैं। तथापि, लागत व्योरे परिमाणित नहीं किए गए हैं और अलग से भी भेजे गए हैं। समग्र पत्तन के लिए व्यय अनुमानों में अतिरिक्त लागत, यदि कोई हो, का कोई मामला नहीं पन्ना है। अतः यह प्राधिकरण उस संबंध में जीटीआईपीएल द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं था। जीटीआईपीएल को अपने प्रशुल्क की अगती समीक्षा में पोतांतरण ओडीसी के प्रहस्तन के लिए उच्चतर प्रभार, लागत व्योरे द्वारा समर्थित, प्रस्तावित करने की सलाह दी गई थी, यदि ऐसा इच्छा की जाती है।

अब भी, जीटीआईपीएल ने पोतातरण ओडीसी के प्रहस्तन के लिए उच्चतर दरों के निर्धारण के औचित्य के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पहले थथा मांग किए गए लागत ब्योरे नहीं भेजे हैं। इस परिप्रेक्ष्य में, यह प्राधिकरण इस सवध में जीटीआईपीएल द्वारा किए गए अनुरोध को स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

(xxxvii). जीटीआईपीएल ने हैचकवर खोलने और इसे मौजूदा प्रशुल्क में इसे बदलने (खंड 5), रेस्टोज (खंड 6) और शटआउट (खंड 7) के लिए दरों में 29.50 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है ताकि समान सेवाओं के लिए दरों को एनएसआईसीटीपीएल के बराबर किया जा सके।

प्रशुल्क में उच्चतर वृद्धि की मांग के लिए अन्य टर्मिनल में प्रदत्त समान सेवाओं के लिए दरों में एकरूपता को आधार नहीं बनाया जा सकता। यह ध्यान में रखना होगा कि टर्मिनल विशेष पर प्रदत्त सेवाओं के लिए दरें टर्मिनल की लागत रिति के अधार पर निर्धारित की गई हैं। उसी समय, यदि जीटीआईपीएल का प्रस्ताव इसके टर्मिनल के संदर्भ में लागत औचित्यों के साथ समर्थित किया जाता है तो इसके अनुरोध पर कार्यवाही की जा सकती है। तथापि, अनुरोध किए जाए के बावजूद जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में कोई लागत विवरण नहीं भेजे थे। हैचकवर, रेस्टोज और शटआउट्स के लिए दरों में वृद्धि की उच्चतर प्रतिशत की मांग वाले जीटीआईपीएल के प्रस्ताव को स्वीकार नहीं किया गया है।

(xxxviii). जीटीआईपीएल ने औद्योगिक से वाणिज्यिक तक जीटीआईपीएल की प्रशुल्क श्रेणी में बदलाव की वजह से विजली लागत में काफी बढ़ोतरी के मददेनजर प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन (खंड 8) की मौजूदा दरों में 94.28 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। जीटीआईपीएल ने यह भी कहा है कि प्रशुल्क में प्रस्तावित वृद्धि उक्त सेवा के लिए दरें समान सेवा के लिए एनएसआईसीटीपीएल के लगभग बराबर हो जाएगी।

इस संबंध में, यह याद किया जाए कि जीटीआईपीएल ने अपने समीक्षा आवेदन में जो नवम्बर 2010 के प्रशुल्क आदेश में था, विजली लागत में वृद्धि के आधार पर प्रशीतन कनेक्शन के लिए उच्चतर प्रभारों का प्रस्ताव किया था। आदेश दिनांक 3 नवम्बर 2010 के अनुच्छेद सं. 10(छ)(ii)(ख) में यथा प्रतिवेदित, प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि के लिए आधार उच्चतर विजली उपभोग और विजली की इकाई दर में वृद्धि को बताया गया है। तथापि, घूंक प्रशीतन कंटेनरों के प्रहस्तन से सबधित व्यय मार्च 2010 के प्रशुल्क आदेश में पहले से लिए गए हैं और इसलिए भी क्योंकि जीटीआईपीएल द्वारा कोई नई रिति नहीं बताई गई थी तब, प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए प्रभारों में वृद्धि की मांग करना, इस प्राधिकरण ने जीटीआईपीएल द्वारा उस समय किए गए अनुरोध को स्वीकार नहीं किया था।

अब, इस विश्लेषण में कुशलता लाभ के लिए भत्ते के अलावा वर्ष 2012 से 2014 के लिए विजली लागतें निर्धारित करने के लिए, जीटीआईपीएल द्वारा यथा प्रेषित, 10.07 इकाईयां प्रति टीईयू का विजली उपभोग सुविचारित किया गया है। वर्ष 2012 के लिए ₹0 12.36 प्रति इकाई की दर से विजली की प्रति इकाई लागत भी जीटीआईपीएल द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य के आधार पर सुविचारित की गई है। प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए प्रशुल्क में उच्चतर वृद्धि की मांग करने वाले अपने प्रस्ताव के समर्थन में जीटीआईपीएल द्वारा कोई अन्य औचित्य नहीं दिया गया है। इस संबंध में जीटीआईपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है।

(xxxix). मौजूदा दरमान प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन प्रभार 4 घंटे आधार पर प्रभार निर्धारित करता है। प्रस्तावित दरमान में, मौजूदा व्यवस्था के अलावा, जीटीआईपीएल ने बिलिंग प्रक्रिया में एकरूपता लाने के लिए प्रतिदिन आधार पर प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए प्रभारों का प्रस्ताव किया है।

भारत में सभी अन्य प्रमुख कंटेनर टर्मिनलों के दरमानों में, प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए दरें 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1 के अनुसार चार घंटे आधार पर निर्धारित की गई हैं। जीटीआईपीएल ने उन अवसरों के बारे में स्पष्ट रूप से नहीं बताया है जब जीटीआईपीएल प्रतिदिन आधार पर वसूली करेगा। दरमानों में समान सेवा के लिए भिन्न-भिन्न वसूलियों के निर्धारण से भ्रम बढ़ेगा, इसके अलावा यह प्रस्ताव दिशानिर्देश रिति के अनुसार नहीं है। अतः यह प्राधिकरण चार घंटे आधार पर प्रशीतन अनुवीक्षण तथा कनेक्शन के लिए वसूली के निर्धारण की मौजूदा व्यवस्था को जारी रखने की अनुमति देता है।

(xL). जीटीआईपीएल ने यह कहते हुए खंड-8 के अधीन नई टिप्पणी सं. 4 शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इफ प्रशीतन कंटेनरों के लिए यदि सैट किए गए तापमान की तुलना में 5 डिग्री सैन्सियस से अधिक की भिन्नता का समय हवा का तापमान भिन्नत रहता है तो प्लायिंग प्रभारों को दोगुना किया जाएगा। इस संबंध में किए गए प्रश्न पर प्रत्युत्तर देते समय, जीटीआईपीएल ने कहा था कि प्रशीतन कंटेनर और प्रशीतन मशीनरी मूलतः तापमान को बनाए रखने के लिए अभिकल्पित की गई है जो नाशवानों पर निर्भर करते हुए तापमान निर्धारित किया जाता है।

जो कंटेनरों में भरे जाते हैं। सैट किए गए तापमान से उच्चतर तापमान पर गलत तरीके से कार्गो भरण से प्रशीतन कंटेनर मशीनरी तापमान को सैट तापमान से नीचे ले आती है। वैसे, जीटीआईपीएल ने यह सुनिश्चित करने के लिए उक्त शर्त का प्रस्ताव किया है कि प्रशीतन कंटेनरों के लिए कार्गो भरण अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार पालन किए गए हैं।

जीटीआईपीएल ने यह स्पष्ट रूप से नहीं बताया है कि पूर्वकाल में उसके द्वारा ऐसी स्थिति से कैसे निपटा गया था। इसके अलावा, भारत में किसी अन्य प्रमुख कंटेनर टर्मिनल के दरमानों में समान शर्त का निर्धारण नहीं किया गया है। जीटीआईपीएल ने अपने टर्मिनल में इस संबंध में विशिष्ट निर्धारण के लिए जरूरत की मांग करने वाली किन्हीं विशेष परिस्थितियों के बारे में नहीं बताया है। अतः यह प्राधिकरण प्रस्तावित शर्त को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।

- (xLii). जीटीआईपीएल ने 47.68 अमेरिकी डॉलर प्रति फेरे की दर से बिजली की आपूर्ति सहित प्रि-ट्रिप जाँच के लिए खंड 8(ii) के अधीन नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है। जीटीआईपीएल द्वारा यथा उल्लिखित, प्रि-ट्रिप जाँच (पीटीआई) एक वैकल्पिक सेवा है जो कार्गो भरने के लिए खाली प्रशीतन इकाई पर प्रहस्तन से पहले प्रशीतन मशीनरी तैयारी की जाँच करने के लिए उपयोक्ताओं के अनुरोध पर की जाती है। इस संबंध में किए गए प्रश्न के प्रत्युत्तर में, जीटीआईपीएल ने प्रस्तावित दर के लिए लागत औरियत्व भेजने में अपनी असमर्थता अभिव्यक्त की है। लागत व्योरों के अभाव में, यह प्राधिकरण प्रि-ट्रिप जाँच के प्रस्तावित दरें अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है।
- (xLii). बॉटल सील लगाने के लिए जीटीआईपीएल द्वारा मौजूदा दर में 300 प्रतिशत तक वृद्धि अर्थात् ₹ 200/- की मौजूदा दर से ₹ 800/- करने का प्रस्ताव किया गया है। जीआईटीपीएल ने इसलिए वृद्धि का प्रस्ताव किया है ताकि हतोत्तान किया जा सके और निरोधक प्रभाव हो सके, बिना सीलों के टर्मिनल में प्रवेश करने वाले से कंटेनरों से बचाव होता है जोकि कानून के विरुद्ध है।

एससीआई और मानसा जैसे उपयोक्ताओं ने दरों में उक्त वृद्धि किए जाने पर आपत्ति की है। तथापि, इस स्थिति पर विचार करते हुए कि प्रस्तावित लेवी दंड प्रकृति की है इसलिए जीटीआईपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

- (xLiii). जीटीआईपीएल के आदेश दिनांक 3 नवंबर 2010 में यथा अनुमोदित एक द्वारा खोलना प्रभार की वसूली से संबंधित शर्त जीटीआईपीएल के प्रस्तावित दरमान में दोबारा शामिल की गई है।
- (xLiv). जीटीआईपीएल ने लदे हुए आयात कंटेनरों के विराम समय प्रभारों में 13.87 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है ताकि एनएसआईसीटीपीएल में उस प्रचलित से तुलनीय दरें बनाई जा सकें। इसी तरह, जीटीआईपीएल ने मौजूदा 3 निःशुल्क दिवसों को कम करके शून्य करने का प्रस्ताव किया है और खाली आयात तथा निर्यात कंटेनरों से संबंधित विराम समय प्रभारों में 30 प्रतिशत वृद्धि करने का प्रस्ताव भी किया है, ताकि दरों और ढांचे को एनएसआईसीटीपीएल के बराबर बनाया जा सके। जीटीआईपीएल ने रेल द्वारा संचलित आईसीडी – लदे हुए और खाली आयात तथा निर्यात कंटेनरों के निःशुल्क दिवसों में कटौती कर मौजूदा 10 दिनों से 7 दिन करने का प्रस्ताव भी किया है।

जीटीआईपीएल ने विराम समय विश्लेषण की अनुपलब्धता के कारण प्रस्तावित बदलावों के लेखा पर सृजित की जाने वाली अतिरिक्त आय भी परिमाणित नहीं की है। जैसाकि पहले बताया गया है, अन्य टर्मिनल पर प्रदत्त समान सेवाओं के लिए दरों में एकरूपता बनाए रखना प्रशुल्क में उच्चतर वृद्धि की मांग का आधार नहीं हो सकता। टर्मिनल विशेष पर प्रदत्त सेवाओं के लिए दरें टर्मिनल की लागत स्थिति के आधार पर निर्धारित किए जाते हैं। चूंकि जीटीआईपीएल ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में कोई लागत व्योरे नहीं भेजे हैं, इसलिए उपर्युक्त प्रशुल्क मदों के संदर्भ में जीटीआईपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है।

- (xLv). मौजूदा व्यवस्था में, जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य कंटेनरों के विराम समय प्रभारों का 1.25 गुना आकर्षित करता है। अब, जीटीआईपीएल ने भंडारण प्रभारों की वसूली से संबंधित टिप्पणियों में प्रस्ताव किया है कि जोखिमपूर्ण कंटेनर और प्रशीतन कंटेनर सामान्य कंटेनरों के विराम समय प्रभारों का दो गुना आकर्षित करते हैं।

जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रीमियम का निर्धारण 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 5.7.3 में शामिल निर्धारण द्वारा शासित है और इसलिए जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए भंडारण दरें सामान्य कंटेनरों की दरों से दोगुना, जैसा जीटीआईपीएल द्वारा प्रस्तावित किया गया है, निर्धारित नहीं किया जा सकता। प्रशीतन कंटेनरों के लिए उच्चतर भंडारण के निर्धारण के संबंध में, पहले उल्लिखित कारणों से, जीटीआईपीएल का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है।

- (xLvi). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान/जीटीआईपीएल द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक व्याज से संबंधित प्रस्तावित टिप्पणी भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर 14.75 प्रतिशत जमा 2 प्रतिशत को दर्शने के लिए सशोधित किया गया है।

11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण जीटीआईपीएल का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जिसे अनुलग्नक- III रूप में संलग्न किया गया है।

12.1. जीटीआईपीएल ने अपने प्रशुल्क आदेश को अधिसूचना से 30 दिनों की समाप्ति के बाद अथवा मौजूदा दरों को सरकार द्वारा नए प्रशुल्क दिशानिर्देश घोषित किए जाने तक जारी रखने का अनुरोध किया है। इस संबंध में, यह बताया गया है कि प्रशुल्क समीक्षा तब की जानी चाहिए जब देय हो और प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए की जानी चाहिए जो मेटिरियल समय पर प्रभावी हों। अतः यह प्राधिकरण मौजूदा दरों को सरकार द्वारा नए प्रशुल्क दिशानिर्देश घोषित किए जाने तक जारी रखने के जीटीआईपीएल के अनुरोध को स्वीकार करने की स्थिति में नहीं है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.2.8 में किए गए निर्धारण के अनुसार, संशोधित /अधुनातित प्रभार राजपत्र अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद से प्रभावी होंगे जब तक कि अन्यथा विभिन्न व्यवस्था तत्त्वाधीन प्रशुल्क आदेशों में प्रिश्य प्रभु से उल्लिखित नहीं की जाती है। आदेशों के कार्यान्वयन के लिए 30 दिनों का समय दिशानिर्देश द्वारा विनिर्दिष्ट अनिवार्य समावयों नहीं है। यह प्रशुल्क आदेश के कार्यान्वयन के लिए निर्धारित केवल एक डिफाल्ट समय सीमा है, यदि यह प्राधिकरण कोई अन्य समय सीमा निर्धारित नहीं करता है। पूर्वकाल में भी इस प्राधिकरण ने समय 30 दिनों से कम किया है। इस तथ्य पर विचार करते हुए कि मौजूदा प्रशुल्क की वैधता 31 दिसंबर 2011 से पहले ही समाप्त हो चुकी है जीटीआईपीएल के संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और 31 दिसंबर 2014 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा इसे विशेष रूप से विरतारित नहीं किया जाता है।

12.2. जीटीआईपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 31 दिसंबर 2011 के बाद संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की गई मानी जाएगी।

12.3. इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012 से 2014 के अनुमानों पर विश्वासी किया है। उक्त वर्षों में वास्तविक कार्यनिष्ठादान में भिन्नता की वजह से होने वाले अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, को अगली समीक्षा में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के प्रावधानों द्वारा शासित किया जाएगा।

12.4. जीटीआईपीएल का प्रशुल्क परिचालक द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को, किसी भी समय, निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान ऐसा लगता है कि वास्तविक विस्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्थानांत्र अनुमानों से विपर्यन है तो यह प्राधिकरण जीटीआईपीएल से अपेक्षा करेगा कि वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण होने वाले लागी को संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार समायोजित किया जाएगा।

13. इस संबंध में, जीटीआईपीएल से यह अपेक्षा की जाती है कि तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर आगे वार्षिक लेखे और कार्यनिष्ठादान रिपोर्ट इस प्राधिकरण का भेजी जाए। यदि जीटीआईपीएल विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर ऐसा नहीं है। उपलब्ध करवाने में विफल रहता है तो जेएनपीटी जीटीआईपीएल के विनिर्दिष्ट उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा। ऐसी विस्थिति में यह प्राधिकरण जीटीआईपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपनी ओर से कार्यवाही करेगा। इसके अलावा, भिन्नता का विश्लेषण भी सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामीक्षा के समय किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/11/असा.]

अनुलेखनक - ॥

गेटवे एरिनल्स हाईडिया प्राइवेट लिमिटेड (जोटीआरपीएल)
वर्ष 2008 से 2011 के दिए जीटीआरपीएल के कारबिनारायन का विवरण

(के मर्ती में)

क्रम.	विवर	वर्ष 2010 के आरेश ने क्या सहेतु वर्ष 2010 के प्रत्यक्ष आरेश में विवरण दिए थे बनाया				वार्ताविक		
		2009	2010 (3 माह)	2010 (9 माह)	2011	2009	2010	2011 *
	आरेश (टॉप्स)	1518034	378508	1138715	1518034	1559879	1891105	1885801
I	सूख अवधारण वाय							
	कंटेनर इक्सेप्लायर आय	53359.68	13339.92	38123.95	48165.26	55207.66	62824.51	60650.85
	उच्च आय	0.00	0.00	0.00	0.00	93.44	102.41	45.60
	जोड़	53359.68	13339.92	38123.95	48165.26	55301.10	62626.92	60650.45
II	परिवहन लागत (प्रूफ्वार्स अविविक)							
	परिवहन लागत फ्रैक्स लेवर	766.60	175.79	527.36	671.14	619.11	996.82	1068.62
	उपकरण लागत	5428.19	1361.74	4085.23	5633.28	4049.22	4754.07	5346.49
	उपकरण विवाद	3142.33	831.15	2493.44	3517.41	2277.81	2693.65	2815.12
	पद्धति विवाद	3234.26	838.57	2515.71	3496.34	3231.67	3344.43	3479.47
	विवाद	478.71	126.09	378.27	533.61	385.40	352.82	373.99
	उच्च व्यय	363.63	96.18	288.54	407.04	166.74	223.41	236.81
	उत्कर्षीय लेना भुक्त	1488.98	390.91	1172.74	1641.82	1300.00	2807.35	1300.00
	जोड़	14900.70	3820.43	11461.29	15900.44	12039.95	15172.55	14620.50
III	प्रूफ्वार्स	12453.32	3312.89	9938.67	12880.63	10687.48	11348.48	12167.68
IV	उपचार							
	फ्रैक्स लागत उपचार उपचार	3023.28	799.66	2398.97	3384.15	2682.25	2816.80	3109.80
	समान्य उपचार	4765.71	1260.53	3781.59	5334.56	3714.73	4080.18	4414.71
	परिवहन व्यय एवं अप्लायर भुक्तान बदला आदा	205.00	51.25	153.75	205.00	205.00	205.00	205.00
	जोड़	7893.99	2111.44	6334.31	8923.71	6681.98	7181.90	7729.51
V	परिवहन विवरेव (I) - (II) - (III) - (IV)	18011.67	4095.16	8389.66	10460.48	25971.69	29383.91	26178.76
VI	विवर एवं विविव आय (एकलप्राप्त)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	विवर एवं विविव घय (एकलप्राप्त)	8.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	एकलप्राप्त वाटास पक्षपन्दी (VI) - (VII)	0.00	8.00	0.00	0.00	8.00	0.00	8.80
IX	आय और टैक्स से घटने विवरेव (V) + (VIII)	18011.67	4095.16	8389.86	10460.48	25971.69	29303.91	26178.76
X	नियमित पृष्ठ	103111.74	23118.53	69355.60	80655.77	95813.15	91173.67	80368.13
XI	नियमित पृष्ठ पर ग्रन्तियां	16497.88	3698.96	11096.90	12904.92	15490.10	14587.79	12858.90
XII	नियम विवरेव/(घाटा) (IX) - (XI)	1513.79	396.20	-2767.22	-2444.44	10461.59	14715.12	13319.85
XIII	2008 से वर्ष 2010 तक की वर्तमान से विवर विविव दूर्लभ विवरेव का अन्वयन	0.00	0.00	2143.03	2857.38	-	-	-
XIV	कुल नियम विवरेव	1513.79	396.20	-504.19	412.94	10401.59	14718.12	13319.85

- 46 -

गेटवे टर्मिनल्स हॉटेल ग्राइवेट हिस्पिटेड (पीटीआईसीएस) नियंत्री टर्मिनल के सिर संयोक्ता साथ साथ आय और साथ विभरण

अनुलिप्तक • ॥

क्रम	विवरण	(प्रतिशत)		जनसंख्याएँ इतने बता दिए गए अनुसूची के मौजूदा स्थिति					टोलेन्सी इतने बता जनसंख्या अनुसूची के मौजूदा स्थिति		
		2018	2011*	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013
	प्राक्तिक (टेली कृ.)	1,891,105	1,885,801	1,395,030	1,395,030	1,395,030	1,942,375	2,145,401	2,060,002		
I	सूची भवित्वात् छाप										
	सर्वेन्द्र उपलब्ध आप	62,824,51	60,650,85	44,869,87	44,869,67	44,869,67	62,833,40	64,509,93	66,442,76		
	उच्च आप	102,41	45,60	45,80	45,60	45,60	45,60	45,60	45,60	45,60	
	प्राप्ति	62,826,62	60,686,46	44,816,27	44,816,27	44,816,27	62,876,00	64,588,63	66,486,36		
II	प्राक्तिक- सामग्री (सूचीभाव वालीवाली)										
	प्राक्तिक आप वाला नवा	996,62	1,068,62	932,77	966,74	1,048,07	1,067,79	1,074,81	1,086,66		
	प्राक्तिक वाला ताता	4,754,07	5,348,49	4,399,50	4,695,65	5,009,56	5,698,10	6,388,62	6,841,11		
	प्राक्तिक फैला	2,693,65	2,815,12	2,207,45	2,339,90	2,480,26	3,073,55	3,355,70	3,663,75		
	प्राप्ति फैला	3,344,43	3,479,47	3,610,07	3,746,32	3,888,51	3,609,91	3,748,32	3,888,51		
	हीना	352,62	373,99	396,43	420,22	445,43	373,99	373,99	373,99		
	उच्च आप	223,41	236,81	251,02	266,08	282,05	251,02	286,08	282,24		
	प्राक्तिक नुस्खा घुन्का	2,807,35	† 300,00	1,488,98	1,563,65	1,641,62	1,488,98	1,563,65	1,641,62		
	गुणाता टान						689,56	752,86	821,97		
	प्राप्ति	16,172,66	14,626,80	13,266,23	14,620,66	14,786,63	19,452,90	17,622,03	18,678,86		
III	प्राप्तिक		11,348,48	12,167,66	9,217,52	9,217,52	6,217,52	12,167,68	12,167,68	12,167,68	
IV	प्राप्तिक										
	प्राप्ति आप वाला उपर्याप्ति	2,616,80	3,109,80	3,350,79	3,600,24	3,658,65	3,350,79	3,800,24	3,856,95		
	प्राप्तिक नामांगन	4,080,18	4,414,71	4,679,50	4,960,36	5,257,99	4,679,50	4,960,37	5,257,99		
	प्राप्तिक आप आप वाला रहा-आप	205,00	205,00	205,00	205,00	205,00	205,00	205,00	205,00		
	प्राप्ति	7,101,86	7,729,61	6,236,38	8,769,49	9,321,64	8,236,38	8,796,61	6,321,64		
V	प्राप्तिक अधिकारी/(प्राप्ति) (I) - (II) - (III) - (IV)	29,303,91	26,176,76	14,176,14	12,911,58	11,580,58	25,823,04	26,100,21	26,319,37		
VI	वित्त एवं वित्तीय आप (एकाधिकारी)		-	-	-	-	-	-	-		
VII	वित्त एवं वित्तीय बता (एकाधिकारी)		-	-	-	-	-	-	-		
VIII	एकाधिकारी एवं एकाधिकारी (VI) - (VII)		-	-	-	-	-	-	-		
IX	प्राप्ति आप टेक से प्राप्त अधिकारी (V) + (VII)	29,363,81	26,176,76	14,176,14	12,911,58	11,580,88	25,823,04	26,100,21	26,319,37		
X	वित्तीय दूरी	61,173,67	80,368,13	105,064,66	105,045,21	105,025,74	68,723,93	57,021,13	45,330,75		
XI	वित्तीय दूरी पर वित्तीय	14,587,78	12,658,90	16,810,35	16,807,23	16,804,12	10,995,63	9,123,36	7,252,92		
XII	वित्तीय अधिकारी/(प्राप्ति) (IX) - (XI)	14,716,12	13,319,85	(2,634,21)	(3,895,65)	(5,223,54)	14,827,21	16,976,83	19,066,45		
XIII	नवं 2012 में सूची भवित्वात् दिए गए वर्षों में भवित्व 2010 से दिवसर 2011 तक की अपेक्षा के नए अधिकारी का संबोधन		24,356,95	-	-	-	4,871,39	4,871,39	-4,871,39		
XIV	नवं 2010 के अधिकारी आदेश से हासि भवते सूची अधिकारी का संबोधन			-	-	-	6,021,09	6,021,09	6,021,09		
XV	सूची भवित्वात्			(2,634,21)	(3,895,65)	(5,223,54)	26,719,86	27,886,30	29,958,92		
XVI	प्राप्तिक आप के प्राप्तिक आप के वित्त एवं			-5.88%	-8.67%	-11.63%	41,03%	43,17%	45,06%		
XVII	प्राप्तिक आप के प्राप्तिक आप व भवते सूची अधिकारी					-8.72%			43.89%		

४८३

गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड

दरमान

1. परिभाषाएँ:

- 1.1. “जीटीआई” अथवा “टर्मिनल” अर्थात् गेटवे टर्मिनल इंडिया प्राइवेट लिमिटेड।
- 1.2. “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- 1.3. “विदेशगामी पोत” अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई पोत।
- 1.4. “कंटेनर” का अर्थ मानक आईएसओ कंटेनर, कार्गो के परिवहन और चट्टा लगाने के लिए उपयुक्त और प्रहसित यथा एक इकाई और कंटेनर स्प्रेडर के साथ क्रेन द्वारा लिफ्ट किए जाने की क्षमता अवश्य होनी चाहिए।
- 1.5. “सम्पूर्ण कंटेनर भार” (एफसीएल) का अभिप्राय उस कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक परिषिति से संबंधित कार्गो हो।
- 1.6. “एक कंटेनर भार से कम” (एलसीएल) का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जिसमें पोत की माल-सूची में एक परिषिति से अधिक से संबंधित कार्गो हो।
- 1.7. “निःशुल्क अवधि” का अभिप्राय उस अवधि से है जिसके दौरान कार्गो/कंटेनर को बिना विलंबशुल्क प्रभारों/भूमि किराये के भड़ारण की अनुमति दी जाती है और यह अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और टर्मिनल के अप्रचालन-दिवसों के अतिरिक्त होगी।
- 1.8. “जोखिमपूर्ण कंटेनर” का अभिप्राय आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाले कंटेनर से है।
- 1.9. “अति आयामीय कंटेनर (ओडीसी)” का अभिप्राय मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक अति आयामीय कार्गो वहन करने वाले कंटेनर से है जिसके लिए विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होती है। नष्ट कंटेनर (कोने की समस्या वाले वॉक्सों सहित) और लिफ्टिंग के लिए विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले कंटेनर भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- 1.10. “पत्तन” अर्थात् जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास।
- 1.11. “प्रशीतन कंटेनर” का अभिप्राय प्रशीतित कंटेनर से है जो नाशवान सामानों को वहन करने के लिए उपयोग किया जाता है और वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति का प्रावधान किया जाता है।
- 1.12. “आईसीडी” अर्थात् अंतर्राष्ट्रीय कंटेनर डिपो।
- 1.13. “प्रति दिन” अर्थात् प्रति केलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।
- 1.14. “आयात कंटेनर” अर्थात् एक पोत से उतारा गया, जीटीआई में भंडारित किया गया और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से बाहर ले जाया गया कंटेनर।
- 1.15. “निर्यात कंटेनर” अर्थात् सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया गया, जीटीआई में भंडारित किया गया और विनियुक्त पोत पर लादा गया कंटेनर।

- 1.16. "पोतांतरण कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे किसी कंटेनर से है जोकि कंटेनर टर्मिनल में भंडारित एक पोत से उतारा जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौमरित किया जाता है।
- 1.17. "शट आउट कंटेनर" का अभिप्राय ऐसे कंटेनर से है जो वीआईएएन/वीआईएएन द्वारा यथा निर्दिष्ट पोत विशेष में निर्यात के लिए टर्मिनल में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष में नौमरित नहीं किया जाता है।
- 1.18. "नगर को वापिस कंटेनर" अर्थात् पोत नौचालन विशेष के लिए निर्यात हेतु टर्मिनल में प्रवेश करने वाला परन्तु किसी कारण से निर्यात नहीं किया जाने वाला और टर्मिनल से हटाया जाने वाला कंटेनर।
- 1.19. "वीसीएन" अर्थात् पोत आगमन संख्या।
- 1.20. "वीआईएएन" अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।
- II. कंटेनरों के प्रहस्तन और संचलन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार टर्मिनल के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों/पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होंगे:-

खण्ड 1 – सभी सामान्य और प्रशीतन कंटेनरों के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन का उपयोग करते हुए जलयान से यार्ड/यार्ड से जलयान

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रूपया)	तटीय (भारतीय रूपया)
लदा हुआ कंटेनर		
20'	1,538.54	923.12
40'	2,307.81	1,384.69
40' से अधिक	3,077.08	1,846.25
आईसीडी कंटेनर		
20'	1,538.54	923.12
40'	2,307.81	1,384.69
40' से अधिक	3,077.08	1,846.25
खाली कंटेनर		
20'	1,242.67	745.60
40'	1,864.00	1,118.40
40' से अधिक	2,485.33	1,491.20

ख. यार्ड से रेल/रेल से यार्ड – केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रूपया)	तटीय (भारतीय रूपया)
आईसीडी कंटेनर (लदा हुआ और खाली)		
20'	769.27	-
40'	1,153.91	-
40' से अधिक	1,538.54	-

ग. यार्ड से ट्रक/ट्रक से यार्ड

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रूपया)	तटीय (भारतीय रूपया)
लदा हुआ कंटेनर		
20'	236.70	-
40'	355.05	-
40' से अधिक	473.40	-
खाली कंटेनर		
20'	236.70	-

40'	355.05	-
40' से अधिक	473.40	-

टिप्पणी: सामान्य कंटेनर सामान्य प्रकार के कंटेनर हैं, बाद में उल्लिखित किसी विशेष श्रेणी के अधीन नहीं आते हैं।

खंड 2 – सभी पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रभार

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रुपया)	तटीय (भारतीय रुपया)
लदा हुआ कंटेनर		
20'	1,775.24	1,065.14
40'	2,662.86	1,597.72
40' से अधिक	3,550.48	2,130.29
खाली कंटेनर		
20'	1,538.54	923.12
40'	2,307.81	1,384.69
40' से अधिक	3,077.08	1,846.25

टिप्पणी: कंटेनर जो मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर के रूप में घोषित किया गया है, बाद में रेल अथवा सड़क द्वारा संचलित किया जाता है, पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

खंड 3 – सभी जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए प्रभार

क. पत्तन क्रेन का उपयोग करते हुए जलयान से यार्ड

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रुपया)	तटीय (भारतीय रुपया)
लदा हुआ कंटेनर		
20'	1,923.18	1,153.91
40'	2,884.76	1,730.86
40' से अधिक	3,846.35	2,307.81
आईसीडी कंटेनर		
20'	1,923.18	1,153.91
40'	2,884.76	1,730.86
40' से अधिक	3,846.35	2,307.81
पोतांतरण कंटेनर		
20'	2,219.05	1,331.43
40'	3,328.57	1,997.14
40' से अधिक	4,438.10	2,662.86

ख. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रुपया)	तटीय (भारतीय रुपया)
आईसीडी		
20'	887.62	-
40'	1,331.43	-
40' से अधिक	1,775.24	-

ग. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रूपया)	तटीय (भारतीय रूपया)
लदा हुआ		
20'	295.87	-
40'	443.81	-
40' से अधिक	591.75	-

खंड 4 – सभी अति आयामीय कार्गो कंटेनरों के लिए प्रमाण

क. पत्तन क्रेन का उपयोग करते हुए जलवान से यार्ड

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रूपया)	तटीय (भारतीय रूपया)
लदा हुआ		
20'	3,077.10	1,846.40
40'	4,615.62	2,769.70
40' से अधिक	6,154.20	3,692.90
आईसीडी		
20'	3,077.10	1,846.40
40'	4,615.60	2,769.70
40' से अधिक	6,154.20	3,692.90
पोतांतरण		
20'	3,077.10	1,846.40
40'	4,615.65	2,769.70
40' से अधिक	6,154.20	3,692.90
खाली		
20'	2,485.33	1,491.20
40'	3,728.00	2,236.80
40' से अधिक	4,970.67	2,982.40

ख. यार्ड से रेल केवल आईसीडी के लिए

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रूपया)	तटीय (भारतीय रूपया)
आईसीडी		
20'	1,538.54	-
40'	2,307.81	-
40' से अधिक	3,077.08	-
खाली कंटेनर		
20'	1,538.54	-
40'	2,307.81	-
40' से अधिक	3,077.08	-

ग. यार्ड से ट्रक

विवरण	विदेशगामी (भारतीय रूपया)	तटीय (भारतीय रूपया)
लदा हुआ कंटेनर		
20'	473.40	-
40'	710.10	-
40' से अधिक	946.79	-
खाली कंटेनर		
20'	473.40	-

40'	710.10	-
40' से अधिक	946.79	-

खंड 5 – पोतों के हैचकवर

हैचकवर खोलना और इसे बदलना (प्रभार प्रति हैचकवर)

विवरण	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रुपया)
क. जब हैचकवर घाट पर डाला जाता है	36.56	1,016.24
ख. घाट पर हैचकवर डाले बिना	14.62	406.49

टिप्पणी: यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है, उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा प्रभार्य होगा।

खंड 6 – एफसीएल और एमटी रेस्टोरेंज

पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण (प्रति फेरा)

क. हैच से हैच स्थानांतरण

विवरण	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रुपया)
एफसीएल और मीट. 20'	12.19	338.75
एफसीएल और मीट. 40'	18.28	508.04
एफसीएल और मीट. 40' से अधिक	24.37	677.49

ख. क से इतर

विवरण	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रुपया)
एफसीएल और मीट. 20'	48.74	1354.98
एफसीएल और मीट. 40'	73.12	2032.47
एफसीएल और मीट. 40' से अधिक	97.49	2709.96

खंड 7 – शट आउट्स

क. शटआउट्स प्रभार	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रुपया)
एफसीएल और मीट. 20'	24.37	1129.15
एफसीएल और मीट. 40'	36.56	1693.73
एफसीएल और मीट. 40' से अधिक	48.74	2258.30

ख. शटआउट कंटेनरों का परिवहन	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रुपया)
एफसीएल और मीट. 20'	887.62	887.62
एफसीएल और मीट. 40'	1,331.43	1,331.43
एफसीएल और मीट. 40' से अधिक	1,775.24	1,775.24

टिप्पणी: उपर्युक्त शट आउट प्रभार लागू होंगे यदि – 1. पोत नामांकन बदला जाता है 2. यदि पूर्ववर्ती पोत को बर्थ में खड़ा किए जाने के बाद पोत का नामांकन बाद वाले पोत से पूर्ववर्ती पोत में बदला जाता है।

खंड 8 – प्रशीतन अनुवीक्षण और कनेक्शन

विवरण	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रुपया)
एफसीएल और मीट 20'	2.43	112.58
एफसीएल और मीट. 40'	3.65	168.87
एफसीएल और मीट. 40' से अधिक	4.86	225.16

- टिप्पणी: 1. उपर्युक्त प्रभार 4 घंटे की अवधि अथवा उसके भाग के लिए हैं।
 2. निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार प्रशीतन रेस्टोरेंज के मामले में भी लागू होंगे।
 3. उपर्युक्त निर्धारित प्रशुल्क में पैरामीटर निर्धारण अथवा खराब प्रशीतनों की मरम्मत और अनुवीक्षण शामिल नहीं किए गए हैं।

खंड 9 – अन्य सेवाएँ

- क. सीमाशुल्क निरीक्षणों अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए टर्मिनल के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण, और सुपुर्दर्गी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई

विवरण	भारतीय रुपया
एफसीएल 20'	1,005.97
एफसीएल 40'	1,508.95
एफसीएल 40' से अधिक	2,011.94
मीट. 20'	1,005.97
मीट. 40'	1,508.95
मीट. 40' से अधिक	2,011.94

अन्य प्रयोजनों में पीओडी में बदलाव, भार, श्रेणी, हैसियत, और निकासी प्रकार और बिना व्यौरों के आईसीडी कंटेनर शामिल है।

- ख. सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा पूर्व व्यवस्था द्वारा किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टेकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रमार

विवरण	भारतीय रुपया
एफसीएल 20'	118.35
एफसीएल 40'	177.52
एफसीएल 40' से अधिक	236.70
मीट. 20'	118.35
मीट. 40'	177.52
मीट. 40' से अधिक	236.70

- ग. सील लगाना/तोड़ना

विवरण	भारतीय रुपया
बॉटल सील लगाना	800.00
सील तोड़ना	111.44

- घ. लॉक बिन्स का प्रहस्तन

विवरण	एफसीएल और एमटी (अमेरिकी डॉलर)
20'	48.74
40'	73.12
40' से अधिक	97.49

इ.	प्रचालन के पूरा होने के 2 घंटे बाद उपयोक्ता की चूक की वज़ह से पोत के अतिविराम के लिए प्रभार — दर मार्तीय रूपए में प्रति घंटा	—	55,720.00
च.	एक द्वारा खोलना प्रभार प्रति कंटेनर मार्तीय रूपए में (एक द्वारा खोलना प्रभार ऐसे कंटेनर के प्रहस्तन के लिए लागू है जिसके लिए एक द्वार खुला रखा जाना अपेक्षित हो (अर्थात् प्याज) और जब द्वार खोलना तथा सुरक्षा देना टर्मिनल में किया जाता है।)	—	557.20
छ.	स्वच्छ जल आपूर्ति के लिए प्रभार प्रति मीट्रिक टन मार्तीय रूपए में	—	101.97

खंड 10 — विराम समय प्रभार

क. लदे हुए आयात कंटेनर	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (मार्तीय रूपया)
प्रथम 3 दिवस निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4-15 दिन		
20'	1.93	89.22
20' से अधिक	3.85	178.43
40' से अधिक	5.78	267.65
18-30 दिन		
20'	3.85	178.43
20' से अधिक	7.69	356.40
40' से अधिक	11.54	534.60
उसके बाद		
20'	7.69	356.40
20' से अधिक	15.39	712.81
40' से अधिक	23.08	1,069.21
ख. लदे हुए निर्यात कंटेनर	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (मार्तीय रूपया)
प्रथम 3 दिवस निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
4-15 दिन		
20'	1.93	89.22
20' से अधिक	3.85	178.43
40' से अधिक	5.78	267.65
18-30 दिन		
20'	3.85	178.43
20' से अधिक	7.69	356.40
40' से अधिक	11.54	534.60
उसके बाद		
20'	7.69	356.40
20' से अधिक	15.39	712.81
40' से अधिक	23.08	1,069.21
ग. खाली आयात अथवा निर्यात कंटेनर	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (मार्तीय रूपया)
4-15 दिन		
20'	1.69	78.30
20' से अधिक	3.38	156.59
40' से अधिक	5.07	234.89
18-30 दिन		

20'	3.38	156.59
20' से अधिक	6.76	313.19
40' से अधिक	10.14	469.78
उसके बाद		
20'	6.76	313.19
20' से अधिक	13.52	626.38
40' से अधिक	20.28	939.57
घ. आईसीडी - रेल द्वारा सचलित लदे हुए और खाली आयात तथा नियात कंटेनर		
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रूपया)
प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
11-15 दिन		
20'	1.69	78.90
20' से अधिक	3.38	156.59
40' से अधिक	5.07	234.89
16-30 दिन		
20'	3.38	156.59
20' से अधिक	6.76	313.19
40' से अधिक	10.14	469.78
उसके बाद		
20'	6.76	313.19
20' से अधिक	13.52	626.38
40' से अधिक	20.28	939.57
झ. पोतांतरण लदे हुए कंटेनर		
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रूपया)
प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
8-15 दिन		
20'	1.93	89.22
20' से अधिक	3.85	178.43
40' से अधिक	5.78	267.65
उसके बाद		
20'	3.85	178.43
20' से अधिक	7.69	356.40
40' से अधिक	11.54	534.60
च. पोतांतरण खाली कंटेनर		
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रूपया)
प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
20'	1.93	89.22
20' से अधिक	3.85	178.43
40' से अधिक	5.78	267.65
8-15 दिन		
20'	3.85	178.43
20' से अधिक	7.69	356.40
40' से अधिक	11.54	534.60
उसके बाद		
20'	7.69	356.40
20' से अधिक	15.39	712.81
40' से अधिक	23.08	1,069.21

छ. शटआउट लदे हुए और खाली कंटेनर

	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रुपया)
१-15 दिन		
20'	1.93	89.22
20' से अधिक	3.85	178.43
40' से अधिक	5.78	267.65
16-30 दिन		
20'	3.85	178.43
20' से अधिक	7.69	356.40
40' से अधिक	11.54	534.60
उसके बाद		
20'	7.69	356.40
20' से अधिक	15.39	712.81
40' से अधिक	23.08	1,069.21

ज. नगर को वापिस लदे हुए और खाली कंटेनर

	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (भारतीय रुपया)
१-15 दिन		
20'	1.93	89.22
20' से अधिक	3.85	178.43
40' से अधिक	5.78	267.65
16-30 दिन		
20'	3.85	178.43
20' से अधिक	7.69	356.40
40' से अधिक	11.54	534.60
उसके बाद		
20'	7.69	356.40
20' से अधिक	15.39	712.81
40' से अधिक	23.08	1,069.21

टिप्पणियाँ:

- कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उत्तराई के दिन के आगले दिन से कंटेनर के नौमरण/सुपुर्दगी/हटाए जाने की तारीख तक गिनी जाएगी जिसमें रविवार और अवकाश दिवस शामिल हैं।
- पोतांतरण कंटेनर जिनकी हैसियत (प्रेषण का तरीका) बाद में स्थानीय में बदल जाती है, खंड 10 मद (ङ) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय का पात्र नहीं होगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार/अन्य प्रभार आयात/निर्यात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे। पोतांतरण बॉक्स, उपर्युक्त यथा परिभाषित से इतर सचिलित पर निर्यात/आयात कंटेनर पर लागू प्रशुल्कों पर वसूल किया जाएगा। ऐसा संचलन पोतांतरण संचलन नहीं माना जाएगा।
- पोतांतरण कंटेनर जो बाद में रेल से प्रेषण का तरीका बदल जाते हैं, भंडारण शुल्कों की वसूली के प्रयोजन के लिए यथा अन्य कंटेनर माने जाएंगे। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड कंटेनरों के संचलन के लिए लागू होंगे।
- उपयोक्ताओं को उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार अदा नहीं करने होंगे जिस दौरान जीटीआई उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी/स्थानांतरण की स्थिति में नहीं हो।
- सामान्य आयात कंटेनर जो रेल से प्रेषण के प्रकार में बदल जाते हैं, केवल सामान्य आयात कंटेनरों पर लागू निःशुल्क अवधि प्राप्त कर सकेंगे।

6. शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से परिकलित की जाएगी जब कंटेनर शटआउट हो जाता है से नौमरण/सुपुर्दर्गी तक।
7. (i). जोखिमपूर्ण कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुना होंगे।
(ii). अति ऊंचाई और अति आयामीय कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार सामान्य लागू प्रभारों का दोगुना होंगे।
8. परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्थामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उत्तराई की तारीख से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, प्रभार होंगे:-
(i). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
(ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी करने का चयन नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
(k). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा प्रारंभ कर देगी और इसे वापस ले लेगी अथवा पत्तन परिसर से हटा लेगी; और
(ख). लाइन को कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रादृश्य रभी पत्तन प्रभार अदा करने होंगे।
(iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाता रहेगा जब तक कार्गो खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
(iv). जहा कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कब्जे में लिए गए/बंधक बनाया जाता है और इसे 75 दिनों की नियमित संग्रावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता तो भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश के दिन से लागू होना समाप्त हा जाएगा वशर्त लाइनें जरूरी औपचारिकताएं देखते रहेंगे और परिवहन और उत्तराई की लागत वहन करते रहेंगे। अन्यथा, कब्जे में लिए गए/बंधक बनाए गए कंटेनर लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में ले जाया जाएगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना समाप्त हो जाएगा।
9. पोत की हैसियत, जहाजरानी महानिदेशक द्वारा इसके प्रमाणपत्र द्वारा यथा वहन, पोत संबंधित प्रभारों की ग़स्ती करने के प्रयोजनों के लिए "तटीय" अथवा "विदेशगमी" रूप में इसके वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा और कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिक नहीं होगा।
10. (i). अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित कंटेनर—संबंधित प्रभार समकक्ष भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे। इस प्रयोजन के लिए, (आगात कंटेनरों के मामले में) पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश की तारीख को और (निर्यात कंटेनरों के मामले में) टर्मिनल परिसर में कंटेनरों के आगमन की तारीख को प्रचलित बाजार खरीद दर (भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय रेट बैंक अथवा इसके सहयोगी बैंकों अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों द्वारा अधिसूचित जो समय—समय पर विनिर्दिष्ट किया जाता है) डॉलर मूल्यवर्गित प्रभारों को भारतीय रूपयों में बदले जाने के लिए लागू की जाएगी।
(ii). सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों, ताप कोयला से इतर, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक होने चाहिए।
11. (i). उपयोक्ता को किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, जीटीआईपीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
(ii). ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत वार्षिक होगी। दंडात्मक ब्याज जीटीआईपीएल और उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा। जीटीआईपीएल द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा

उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्राप्त होने पर, जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिनती की जाएगी। उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब जीटीआईपीएल द्वारा बिल दिए जाने की तारीख के बाद केवल 10 दिन गिनती होगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाएं प्राप्त करने से पहले भुगतान किया जाता है और/अथवा इस दरमान में प्रभारों का अग्रिम भुगतान निर्धारित किया जाता है।

12. लम्बी अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगम की तारीख से 30 दिनों में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में भावी रूप से बदला जाएगा।

सामान्य विवरणः

1. उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
2. लम्बाई में 20 फीट से कम अथवा तक के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक टीईयू परिणामित किए जाएंगे।
3. उपयुक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व जैसे नौमरण, गैन्टी क्रेन का उपयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, नौचालन योजना, कंटेनरों और कंटेनरबद्ध कारों के टेअर भार पर घाटशुल्क, परिवहन शामिल हैं।
4. मानक आकार से इतर कंटेनर जिनके लिए विशेष डिवाइसों अथवा रिलांस अथवा प्रहस्तन की आवश्यकता होती है, लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट कंटेनर, और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा वाले किसी अन्य प्रकार के कंटेनर शामिल होंगे।
5. तटीय नौचालन पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए अथवा विलोमतः जीटीआई में उतरने वाले विदेशी पोत के कंटेनर से विदेशगामी पोत के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभार का 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित का 50 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
6. यदि पोत जीटीआई की तट अस्थारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी के कारण अथवा जीटीआई पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोत के निष्क्रिय रहने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत जेएनपीटी को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष छूट जीटीआई द्वारा स्वीकृत की जाएगी।
7. भड़ारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब जीटीआई उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय सुपुर्दग्गी देने की स्थिति में नहीं हो।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai the 31st January, 2012

No. TAMP/48/2011-GTIPL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Gateway Terminals India Private Limited for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAM/48/2011-GTIPL

Gateway Terminals India Private Limited

Applicant

ORDER

(Passed on this 19th day of January, 2012)

This case relates to a proposal received from the Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) for general revision of its Scale of Rates

2.1. The tariff of GTIPL, a BOT operator at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), was last fixed vide this Authority's Order dated 3 March 2010 with a validity period till 31 December 2011. In the said Order, this Authority had effected an across the board reduction of 10% from 1 April 2010.

2.2. Subsequently, with reference to an application filed by GTIPL for review of the tariff Order dated 3 March 2010, this Authority passed an Order dated 3 November 2010 disposing the said review application. In the said Order, the tariff reduction of 10% and the validity of the Scale of Rates till 31 December 2011 which was decided vide Order dated 3 March 2010 were maintained.

3.1. Since the tariff validity for the GTIPL expired on 31 December 2011, the GTIPL was required to submit its proposal for revision of its tariff by 30 June 2011. The GTIPL vide its letter dated 29 June 2011 expressed difficulties and requested this Authority to extend the time limit for submission of its proposal by six months i.e. till 1 January 2012, instead of 30 June 2011.

3.2. The request made by GTIPL was considered and time upto 30 September 2011 to file its proposal was allowed, in line with the stipulation made at Clause 3.1.3 of the tariff guidelines of 2005.

4.1. In this backdrop, the GTIPL under cover of its letter dated 30 September 2011 has filed its proposal. The main points as seen from the cost statements forming part of the proposal of GTIPL are summarized below:

- (i). The review is for a period of three years from 1 January 2012 to 31 December 2014.
- (ii). The tariff proposal has been prepared in accordance with the 2005 tariff guidelines read with 2008 upfront tariff guidelines.
- (iii). The traffic figures furnished by GTIPL are as follows:

Year	Traffic (in TEUs)
2009 (Actual)	1559879
2010 (Actual)	1891105
2011 (Actual)	1800000
2012 (Estimates)	1395030
2013 (Estimates)	1395030
2014 (Estimates)	1395030

- (iv). The actual throughput of 1559879 TEUs and 1891105 TEUs during the years 2009 and 2010 are higher than the minimum guaranteed traffic of 1200000 TEUs and 1300000 TEUs in the sixth and seventh year of operations, as per the Licence Agreement.

- (v). The traffic figures for the years 2012 to 2014 are seen to have been restricted to the optimal quay capacity of the terminal which has been calculated following the formula prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008. The GTIPL has determined the optimal quay capacity of the terminal as 1395030 TEUs and optimal yard capacity at 1534638 TEUs. Thus, the optimal capacity of the terminal is 1395030 TEUs (being lower of the quay and yard capacity).
- (vi). The average quay crane productivity reported for the year 2010 is 30 moves per hour. Further, as stated by GTIPL, it has been successful in keeping safe the environment with zero number of fatalities in its past operations.
- (vii). Royalty payment made by GTIPL to JNPT does not appear to have been factored as cost for the purpose of tariff fixation.
- (viii) The GTIPL has furnished the capital employed details for the past years 2009 to 2011 and considered capital cost for the normative level of assets for the years 2012 to 2014.
- (ix). The financial position as reflected in the Cost statements furnished by GTIPL is as follows:

(₹ in Lakhs)

Particulars	Actuals			Estimates		
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Traffic (in TEUs)	1559879	1891105	1800000	1395030	1395030	1395030
Operating Income	55526. 48	63031. 81	57940. 70	44915. 27	44915. 27	44915. 27
Operating Expenditure	12039. 95	15172. 55	14405. 84	13286. 23	14020. 56	14795. 53
Depreciation	10687. 48	11348. 48	12167. 68	9217.5 2	9217.5 2	9217.5 2
Overheads	7336.9 6	7186.6 1	7729.5 1	8235.3 8	8765.6 0	9321.6 4
ROCE (permitted)	15812. 73	14799. 44	13029. 14	16810. 35	16807. 23	16804. 12
Surplus/ Deficit	9649.3 6	14524. 73	10608. 53	-	-	-
Normative Revenue	-	-	-	47549. 48	48810. 92	50138. 81
Net Surplus/ Deficit	9649.3 6	14524. 73	10608. 53	2634.2 1	3895.6 5	5223.5 4
Net Surplus/ Deficit as % of Income	17.38%	23.04%	18.31%	-5.86%	-8.67%	-11.63%
Average Surplus/ Deficit	19.58%			-8.72%		

4.2. Based on the above position, the GTIPL is seen to have generally proposed an across the board increase of 8.72% in the existing level of tariff.

4.3. The main changes proposed in the draft revised Scale of Rates furnished by GTIPL alongwith its proposal are listed below:

- (i). Increase in the tariff of empty containers at par with the tariff of loaded containers.
- (ii). The rates prescribed for movement of containers from yard to CFS/ CFS to yard are proposed to be deleted, as the activity is not carried out by the terminal.
- (iii). Rates for handling Reefer containers to be made at par with rates for hazardous containers
- (iv). Increase the rate for:

- (a). handling hazardous containers from the existing 1.25 times the rate of normal container to twice the rate for normal container.
- (b). movement from yard to rail for ICD containers from the existing 1.15 times the rate of normal container to twice the rate for normal container.
- (c). handling ODC containers from the existing 1.73 times the rate of normal container to twice the rate for normal container.
- (v). Rates for Hatchcover, Restow and shut out charges are proposed to be increased to the level of rates at Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT). (The increase is seen to be around 29.50% increase over the existing level.)
- (vi). Reefer monitoring charges are proposed to be increased to the level of rates at NSICT. (The increase is seen to be around 8.70% increase over the existing level). In addition, the levy of reefer monitoring charges is proposed to be changed from 4 hours to per day basis, as in NSICT.
- (vii). The rate for fixing of bottle seals is increased by 300% i.e. from the existing rate of ₹200/- to ₹800/-.
- (viii). The major changes proposed in the dwell time charges are as follows:
 - (a). Free days for empty import/ export containers are reduced from three days to zero to be at par with NSICT.
 - (b). Free days for ICD loaded and empty import/ export containers are reduced from ten days to seven days to be at par with NSICT.
 - (c). Free days of back to town containers are reduced from three days to zero.
 - (d). A note stating that no free days for Reefer, ODC and hazardous containers.

4.4. To summarise, though the GTIPL has proposed a general increase of 8.72% in its proposed Scale of Rates, it is seen that GTIPL has also proposed a higher percentage of increase in some of the tariff items. A summary of the items in which a higher percentage of tariff increase has been sought by GTIPL as seen from its Scale of rates is tabulated below:

Sl. No.	Reference to the Section	Proposed percentage Increase in tariff
1.	Section 1A – Rate for ship to yard/ yard to ship charges for Normal Empty containers	34.58%
2.	Section 2 – Charges for Empty transhipment containers	25.43%
3.	Section 3A – Rate for ship to yard charges for Hazardous and Reefer containers (Loaded, ICD and transhipment containers)	74%
4.	Section 3B – Rate for yard to rail charges for Hazardous and Reefer containers	88.54%
5.	Section 3C – Rate for yard to truck charges for Hazardous and Reefer containers	74%
6.	Section 4 – Charges for Over dimensional transhipment and Empty containers	25.43% - TP 4.58% - Empty
7.	Section 5 – Charges for Opening Hatch cover	29.50%
8.	Section 6 – Charges for Restows	29.50%
9.	Section 7A – Charges for Shut outs	29.50%
10.	Section 8 – Charges for Reefer Monitoring & Connection	94.28%
11.	Section 9C – Charges for Fixing Seals	300%

5. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 30 September 2011 was circulated to the JNPT and users/ user organisations for seeking their comments. The comments received from the users/ user organisations were forwarded to the

GTIPL as feedback information. The GTIPL has furnished its remarks on the comments of users/user organisations.

6. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, a detailed questionnaire was sent to GTIPL vide our letter dated 9 November 2011 seeking additional information / clarifications on some points from GTIPL. After the joint hearing, the GTIPL has furnished their response vide letter dated 7 December 2011. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the GTIPL is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from GTIPL
(A).	<u>General:</u>	
(i).	The tariff guidelines of March 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark levels of productivity. In the Form – 1, GTIPL has stated that the average quay crane productivity in the year 2010 was 30 moves per hour. This may be incorporated as a conditionality in the proposed draft Scale of Rates of GTIPL.	The tariff proposal is based on the cost plus approach as envisaged by the 2005 TAMP guidelines read with TAMP order no. TAMP/55/2008– NSICT and TAMP/14/2008 – NSICT dated 19.9.2008 and 30.12.2008 respectively. APMT Mumbai would endeavor to perform in the ensuing years above the established norm of 25 moves per hour as considered by TAMP in the above referred order. The crane productivity is not required to be incorporated in the SOR.
(ii).	GTIPL has stated that its pricing strategy is cost based. GTIPL to bring out the impact of the anticipated improvement in performance on the cost of rendering the service.	Anticipated improvement will result in reduction in the operational costs of the vessel by reduced vessel turnaround time & pre berth waiting period
(iii).	GTIPL has not filled up the table at Sl.No.8 of Form-1. GTIPL to state whether there is any deviation from the tariff guidelines of March 2005 in framing the current tariff proposal in reference and if so, reasons therefor.	<p>GTIPL tariff proposal is based on 2005 Guidelines read with the TAMP orders no. TAMP/55/2008– NSICT and TAMP/14/2008– NSICT on NSICT tariff revision proposal.</p> <p>It may be noted that clause 2.3 of the TAMP 2005 Guidelines provides that TAMP will normally apply uniform norms and approach while setting tariff for all ports. The said clause 2.3 of the 2005 Tariff Guidelines reads as under “TAMP will normally apply uniform norms, concepts, principles and approach of tariff setting at all ports.”</p> <p>Further Clause 1.7 of the 2005 Tariff Guidelines permits TAMP to relax application of any of the provisions of those guidelines to a port or group of ports, on its own or on an application made before it by the concerned parties.</p> <p>Clause 2.4.1 of 2005 TAMP Guidelines also mentions the attempts to be made to evolve a normative approach.</p> <p>GTI and NSICT operate under the same regulatory regime, are subject to the same applicable legal framework and hence equal treatment ought to be afforded to parties which are similarly placed.</p> <p>Our tariff application is also based on the principles evolved in the previous tariff order of TAMP in the matter of NSICT referred to hereinabove and the justifications accepted by TAMP while recognizing the efficiency of the terminal operator as provided under para 13 (ii) (a),(b),(c),(d) and Para 13 (iii)(d) of the Order</p>

		<p>no.TAMP/14/2008-NSICT dated 19 September 2008.</p> <p>Based on above referred principles adopted by TAMP and the terms of the 2005 TAMP Guidelines, the present tariff proposal has been submitted without any deviation.</p>
(iv).	It is not clear as to the estimates for the year 2011 consist of actuals of how many months during the year 2011. GTIPL to furnish the details.	The traffic and the revenue estimated are based on the traffic and revenue per TEU during the period Jan-August 2011. The traffic has been moderated for the ongoing QC crane repairs. The expenditure for the estimated traffic of 2011 is based on the audited annual accounts for the year 2010 escalated by 6% for WPI as notified by TAMP.
(v).	The GTIPL to furnish actuals for the period from January 2011 to October 2011, duly certified by a Chartered Accountant.	The actual traffic for the period from January 2011 to October 2011 is 1,577,335 TEUs. The Indian Statutory Accounts for the period January 2011 to December 2011 will be completed and audited only in the year 2012.
(vi).	Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff, allowed/estimated to be allowed by GTIPL during the years 2009, 2010 and 2011 may be furnished yearwise.	The rebate of ₹152,325,163 was given in the year 2009 to retain the clients during the period of global recession which was need of the hour. However, no rebates were given in the year 2010 and 2011 after the signs of economic recovery. These rebates are as per the provision of clause no. 2.16.1 of 2005 TAMP guidelines. Hence, the rebates were allowed only due to the extra ordinary situation prevailing in the global trade during 2009 and to secure the interest of the shipping trade, hence this may be considered by TAMP.
(vii).	The GTIPL to furnish an alternate set of cost statements with detailed workings for the years 2012 to 2014, in the light of the actual/estimated traffic and financial/ cost details for the year 2011 keeping in view the stipulations made in Clause 2.5.1. of the tariff guidelines of 2005.	<p>Clause 2.9.10 of 2005 TAMP Guidelines categorically provides that the method of determining the designed capacity of Ports will be standardized. This has been done through the 2008 guidelines, where the committee which has gone on the normative cost has determined the optimal capacity of the terminal based on its physical parameters. Needless to say that TAMP should apply uniform norms and approach for calculation of optimal/design capacity of competing facilities in the Nhavasheva Port as per clause 2.3 of 2005 guidelines. It would be incorrect to interpret clause 2.9.10 by considering the actual throughput handled by GTI as its capacity. If such an interpretation was followed, then the actual throughput would equal to capacity and thus the objective of the guideline to provide maximum permissible return for 60% capacity utilisation would become infructuous. Based on above, where capacity as per norms is lower than traffic estimates, capacity is considered as volume projections.</p> <p>In this context it is stated that TAMP in its order no. TAMP/55/2008- NSICT on NSICT's rate revision proposal has adopted the principle that it will only be a reasonable approach to determine tariff with reference to standard capacity of the terminal instead of the actual volumes achieved or achievable. According to</p>

		<p>TAMP an operator can handle volumes beyond the standard capacity by improving efficiency and/or by infusing more capital. TAMP has also opined that an operator will not be put to disadvantage by reduced tariff on account of higher volumes handled by him beyond the standard capacity. It is, therefore, a better approach to determine tariff with reference to certain pre determined standards of operations and asset utilisation, instead of relying solely on the actuals of an operator. Such a normative approach benefits an efficient operation and at the same time protects the interest of the users by not allowing cost of inefficiency to be passed on to the users in the name of actuals. Providing cushion for cost reduction as envisaged in Clause 2.4.1 may not always reward the whole range of efficiency, particularly the volume increase beyond capacity levels. TAMP has thus concluded that it will only be reasonable to adjust the existing approach to recognise the volume efficiency which is possible by considering the traffic level as per the standard capacity of the terminal. The standard capacity/level determined vide order no. TAMP/55/2008— NSICT and TAMP/14/2008— NSICT on NSICT tariff revision proposal has been taken as the basis while formulating our tariff proposal.</p> <p>From para 4 of NSICT order no. TAMP/14/2008— NSICT it is clear that none of the stakeholders had any serious objections to the methodology adopted to determine the tariff in the case of NSICT order passed in Sept 2008. The request and suggestions made in the consultative process were more for further liberalizing the approach. The revised approach adopted results in a win win situation for both the operators and users. The revised approach encourages an operator to handle higher levels of volume to improve his returns.</p> <p>In view of the above facts there is no need for submitting alternate cost statements.</p>
(viii).	During the proceedings relating to the tariff Order dated 3 March 2010 for review of the then existing tariff of GTIPL, the GTIPL vide its letter No.GTIPL/TAMP/Tariff proposal/1 dated 14 October 2008 calculated the projected throughput for the years 2009 to 2011 at the normative capacity of the terminal. However, the GTIPL in its revised proposal vide its letter No.GTIPL/TAMP/Tariff proposal/2 dated 8 May 2009 withdrew the normative capacity approach and its revised proposal dated 8 May 2009 was based on projected tariff as per the tariff guidelines of March 2005. In the instant proposal dated 30 September 2011 filed by the GTIPL for review of its existing tariff, the GTIPL has calculated the projected throughput for the years 2012 to 2014 at the reported normative capacity of the terminal. In this context, the	Vide our proposal dated 14.10.2008 a rate hike of 21.03% was sought based on the normative capacity and ROCE on gross block assets as granted by TAMP to NSICT vide its order dated 19.9.2008. TAMP vide letter dated 15.1.2009 directed GTI to submit proposal based on clause 2.5.1 of 2005 TAMP guidelines. In the meanwhile TAMP issued the order dated 30.12.2008 on NSICT's rate revision proposal where the approach followed in its interim order passed on NSICT tariff in Sept 2008 was reviewed. At Para 3 (iv) of the order dated 30.12.2008 TAMP clarified that the interim approach adopted by it in NSICT case recognizes return on gross value of assets only for the purpose of determining revenue requirement. Relying on the aforesaid TAMP Order GTI submitted its revised proposal

	<p>GTIPL to explain the circumstances under which it has again resorted to follow the normative approach for estimation of the traffic for the years 2012 to 2014.</p>	<p>claiming ROCE on net block. However, Annexure II to the said TAMP Order dated 30.12.2008 was not put on the website along with the order and only put up on the website of the TAMP in September 2011. This Annexure revealed that the tariff of NSICT was fixed based on the Gross Block Assets. Hence, the present proposal has been submitted on the line of approach adopted by TAMP in the case of NSICT.</p> <p>GTI is of the opinion that TAMP should have adopted the same principle as was followed in the order of NSICT tariff revision dated 19.9.2008 and 30.12.2008 while passing GTI's tariff order in March 2010. Consistency and the principles of equality should be applied while determining the tariff of like terminals operating in the same area.</p>
(B).	<p><u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u></p> <p>Clause 2.13 of the tariff guidelines requires this Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context, the GTIPL to clarify/ furnish the following:</p>	
(i).	<p>The GTIPL to furnish duly filled in Form – 7 to enable comparison of actuals with estimates for the years 2009 to 2011, alongwith the reasons for variation.</p>	<p>The requisite information is furnished. The reasons for variation are</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Traffic increase by 15% b) Better cargo mix resulting in increase in Revenue/TEU c) Cost saving Initiatives <p>As per Clause 2.13 a review of performance with reference to projections submitted should be a comprehensive review including both physical and financial performance. GTIPL's physical and financial performance has not varied by more than +/- 20% over the projections submitted. Hence, it does not attract adjustment of tariff prospectively.</p>
(ii).	<p>The GTIPL to furnish a Reconciliation statement to reconcile the difference between the Surplus before Interest and tax as given in its Cost statements and the Surplus as reflected in the audited Annual Accounts for the years 2009 and 2010.</p>	<p>The reconciliations for the years 2009 and 2010 are furnished</p>
(iii).	<p>The GTIPL to clarify the nature of the following expenses as reported in the audited annual accounts for the years 2009 and 2010:</p> <p>(a). Provision for credit notes</p>	<p>(a) Provision for TP volume rebate as per then prevalent SOR</p>

	(b). Commercial Rebates (c). Training Service Fees (d). Liabilities written back as no longer required. (e). Provision for doubtful debts.	(b) Volume rebate offered in the year 2009 to retain traffic in view of the extra-ordinary global recession (c) The income earned from rendering consultancy services (d) Provisions written back as per accounting standard (e) Self explanatory
(iv).	The Annual Accounts for the years 2009 and 2010 reflect a provision for Contingencies to the tune of ₹93.05 lakhs and ₹83.07 lakhs respectively. GTIPL to explain the nature of the contingent expenditure.	The provision made is towards the refund on the coastal containers on production of the requisite certificate issued by the Competent Authority.
(v).	GTIPL to explain the reasons for applying half the prescribed rates of Transhipment containers to arrive at the actual income from transhipment containers for the years 2009 to 2011 and estimated income for the years 2012 to 2014.	The transhipment rates prescribed in the SOR are for load and discharge activity. However the number of containers taken in the revenue calculation are either for load or discharge activity. Therefore 50% of the rate is applied for each leg of the activity
(vi).	It is seen that GTIPL has generally applied lower rates than that prescribed in the Scale of Rates of GTIPL in the calculation relating to income for movement of all types of containers between yard and rail.	The rates prescribed in SOR for Yard to rail or vice versa for ICD containers consist of Lift On ₹472 + Transportation ₹590 + Lift Off ₹472. (SOR valid till March 31, 2010) In the income calculations, the charge of ₹1462 has been considered for Lift On ₹472+ Transportation ₹590+ mixed train income ₹400. The income for Lift Off is considered separately in the income statements. Same logic is applied for 40' and over 40' containers. The income calculations for the year 2010 from April 1, 2010 are also done on the same basis
(vii).	In the income calculation for the year 2010, for instance, in respect of income for movement of a normal loaded container from ship to yard, the GTIPL has considered the rate of ₹2845.01 per TEU. This appears to be an average of the revised rate (rate approved in 2006) for a period of three months in the year 2010 and the existing rate (rate approved in March 2010) for a period of nine months in the year 2010. The average according to us in a similar manner, works out to ₹2837.90 per TEU.	The revenue calculation for the periods Jan to March 2010 and April to Dec 2010 are attached.
(viii).	The Annual Accounts for the years 2009 and 2010 reflect depreciation at ₹10931.45 lakhs and ₹11592.45 lakhs respectively. However, the Cost statement furnished by GTIPL reflects depreciation at ₹10687.48 lakhs and ₹11348.48 lakhs for the said years respectively. GTIPL to explain the reason for the difference and reconcile the depreciation figures.	The differences are for the Lease rental amortization and terminals rights adjustments as done by TAMP in its previous order.
(ix).	This Authority vide its Order dated of March 2010 effected a 10% reduction in the then existing tariff of GTIPL with effect from 1 April 2010. While furnishing the Form - 7, as mentioned earlier, and to enable a like to like comparison of the actuals with the estimates, the GTIPL to update the estimated income for the years 2010 and 2011 with reference to the above said reduction in tariff.	Kindly refer to Form 7 and point no. B (i)

(x).	This Authority vide paragraph no.11(iii)(d)(iii) of its Order dated 3 March 2010 has allowed payment of technical service fee as an item of cost for the years 2008 to 2011 subject to the condition that the GTIPL at the time of next review would produce the Income tax assessment Orders for the years 2008 to 2011 to support the admittance of these expenses by the IT department. The GTIPL has furnished the Assessment Order only with reference to the assessment year 2008-09. The GTIPL is, therefore, requested to furnish the Income tax assessment Orders for the years 2009-10 and 2010-11.	The assessment has been carried out till the year 2007-08. Assessment orders for subsequent years will be submitted as soon as the assessments are carried out
(xi).	This Authority vide paragraph no.11(viii)(c) of its Order of March 2010 has considered equipment hire charges estimated at the rate of ₹150/- per TEU for the year 2009 and escalation at the rate of 5.8% each for the years 2010 and 2011 subject to verification with actuals during the next review of tariff. The GTIPL is therefore requested to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹150/- per TEU incurred towards hire charges of equipment	The Audited annual accounts for the years 2009 and 2010 submitted which reveals the expenditure incurred for tractor hire charges.
(xii).	It may be recalled that in the Review Order of GTIPL passed in November 2010, it has been mentioned that the unadjusted past surplus of ₹5812.63 lakhs pertaining to the past period (Year 2006 and upto March 2010) is to be considered for set off from the tariff cycle commencing from the year 2012. The GTIPL in its Cost statements furnished now has not given effect to the said adjustment of set off of past surplus. The GTIPL is, therefore, requested to make necessary adjustments in its Cost statement	As per clause 2.13 the actual physical and financial performance will be reviewed by TAMP at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. If performance variation of more than + or - 20% is observed as compared to the projections, tariff will be adjusted prospectively. While doing so 50 % of the benefit / loss already accrued will be set off while revising the tariff. The set off of 50% referred to above was not extended to GTIPL in TAMP order March 3, 2010. This fact was brought to the notice of the Authority vide letter dated 25.3.2010.
(C).	<u>Financial/Cost Statement:</u>	
(1).	<u>Capacity:</u>	
(i).	With reference to calculation of quay capacity, GTIPL to clarify the following: (a). Article 8.1(xxix) of the LA requires GTIPL to deploy a minimum number of 8 RMQCs. In the tariff Order of March 2010, the position regarding 8 RMQCs has been recognized. The GTIPL may revise its quay capacity calculation accordingly. (b). The GTIPL in its proposal has stated that the average quay crane productivity in the year 2010 was 30 moves per hour. However, the quay capacity calculation shows that the GTIPL has considered the productivity of the crane at only 25 moves per hour. Explain the reasons why 30 moves per hour per Quay crane cannot be considered for assessing the quay capacity of the terminal.	(a). The present proposal of GTIPL is based on the Normative Capacity as per the Order of TAMP on NSICT dated 19.9.2008 and 30.12.2008. (b). GTIPL's proposal is based on the normative capacity which considers 25 moves per hour. Performance over the normative capacity is purely attributable to efficiency. Calculation of quay capacity based on the actual performance which is dependent on various parameters beyond our control hence can not be taken as norms.
(ii)	With reference to calculation of yard capacity , GTIPL to clarify the following:	

	<p>(a) It is not clear as to how the GTIPL has arrived at the number of ground slots at 9370. GTIPL to furnish the details. It may be noted that in the case of upfront tariff fixation for the container terminal at New Mangalore Port Trust (NMPT) vide Order dated 30 December 2009, ground slots of 360 TEUs per hectare was considered which was based on the analysis of the NMPT with reference to the area occupied by a container and additional area required for movement of container handling equipment, space between containers etc. The same number of ground slots of 360 TEUs per hectare has been considered while fixing upfront tariff for the Mega Container terminal at Chennai Port Trust (CHPT). The GTIPL is, therefore, requested to review its yard capacity calculations.</p> <p>(b). GTIPL to furnish the actual average stack height achieved at the terminal in the last three years i.e. 2009, 2010 & 2011.</p>	<p>(a). 9370 Ground slots are the actual number of slots available for container stacking. We do not have the statistics of the ground slots availability at the two terminals referred to above.</p> <p>(b). The average stack height varies on day today basis depending on the seasonality, arrival, dwell time etc.</p>
(2).	Traffic: With reference to estimation of traffic, please clarify the following:	
(i).	The GTIPL to furnish the details of the actual container volume handled during the period of 10 months from January 2011 to October 2011 and also the container mix.	The container volumes handled during the period from January 2011 to October 2011 are 1,577,335 TEUs. The revenue projections for the year 2011 is based on volume mix for the period from January to August 2011 which is furnished in the revenue calculations of 2011 to 2014
(ii).	Form 2A of the tariff filing formats applicable for private terminal operators like GTIPL are required to furnish actual traffic for the preceding years and estimated traffic for the future three years for fixation/ revision of tariff. The GTIPL is, therefore, requested to furnish the traffic estimates for the years 2012 to 2014.	The actual traffic handled in the preceding years and up to August 2011 has already been submitted in our tariff proposal. Our tariff proposal is based on the normative capacity principles applied by TAMP in its orders on NSICT tariff proposal referred earlier.
(3).	Operating Income:	
(i).	The GTIPL to furnish detailed workings to arrive at the estimated income from each of the other ancillary services like Extra Transportation, Seal fixing, Lift on/ off for Inter terminal TP containers, Overstayl of Vessels, Garbage Removal, Real shutouts and slings as listed out in the Working sheet, furnished by GTIPL for each of the years 2012 to 2014.	The revenue projections for the years 2012 to 2014 are extrapolated on the basis of revenue per TEU and underlying volume mix of YTD August 2011.
(ii).	The GTIPL to furnish a detailed computation to show the calculation of income from the storage charges for all the years under consideration. The dwell time analysis, based on which the GTIPL has arrived at the storage income may also be furnished as required under Note 1 to Form 2B.	The detailed calculation of storage charges is not available. The overall average dwell time for the past two years of 2009 and 2010 is around 3 days.
(iii)	The Exchange rate considered by GTIPL in the estimation of the dollar denominated income for the years 2012 to 2014 may be furnished.	The exchange rate considered in our proposal is ₹44.96 per dollar is for revenue as well as expenditure. The current exchange rate for USD and EURO need to be considered by TAMP for IT expenses, Technical Service Fees , Imported spare parts and RTG Operation & maintenance contract respectively.

(iv).	GTIPL to clarify as to why the GTIPL has applied lower rates than that prescribed in the Scale of Rates of GTIPL in the calculation relating to income for movement of all types of containers between yard and rail for the years 2012 to 2014.	Explained at point no B (vi) above																								
(v).	GTIPL to furnish the nature of estimated Credit Note payments to Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) as given in the Summary of the income estimation for the years 2012 to 2014 alongwith workings.	The payment to JNPT is for sharing mixed train charges collected by three container terminals at JNPT for ITRHO.																								
(vi).	This Authority vide Order dated 28 June 2007 approved the proposal of JNPT to levy an additional amount of ₹400 per TEU towards Inter Terminal Rail Handling Operation (ITRHO) of ICD containers moved by rail at the terminals of JNPT, including GTIPL. A provision in this regard was also ordered to be inserted in the Scale of Rates of GTIPL. GTIPL to furnish documentary evidence to substantiate the payments made to Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) relating to ITRHO.	ITRHO payment made to JNPT as reported by GTIPL is as follows: <table border="1"> <tr> <td>Year 2009</td> <td>₹326.18 lakh</td> </tr> <tr> <td>Year 2010 (upto Nov 2010)</td> <td>₹294.41 lakh</td> </tr> </table> GTIPL has produced copies of invoices raised by JNPT except for the month of January 2009, March and April 2009.	Year 2009	₹326.18 lakh	Year 2010 (upto Nov 2010)	₹294.41 lakh																				
Year 2009	₹326.18 lakh																									
Year 2010 (upto Nov 2010)	₹294.41 lakh																									
(vii).	GTIPL to explain the nature of income under the head 'Revenue share for mixed train handling from JNPT/ NSICT' as given in the Summary of the income estimation for the years 2012 to 2014 along with workings.	Two separate heads have been maintained for capturing receipts and payments related to mixed train handling share.																								
(viii).	Apart from the general increase in rate proposed, the GTIPL has also proposed a higher increase in some of the services and has also proposed some structural changes in its proposed Scale of Rates. The yearwise additional revenue implication arising from the proposed changes may be quantified and furnished for all the years under consideration. The workings in this regard may also be furnished.	<p>The details of the additional revenue of ₹37.73 crores per annum has been furnished by GTIPL vide its email dated 21 December 2011. the details are tabulated below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th> <th>Reference to the Section</th> <th>Additional projected revenue (INR)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Section 1A – Rate for ship to yard/ yard to ship charges for Normal Empty containers</td> <td>91,781,889</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Section 2 – Charges for Empty transhipment containers</td> <td>1,952,183</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Section 3A – Rate for ship to yard charges for Hazardous and Reefer containers (Loaded, ICD and transhipment containers)</td> <td>195,294,869</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Section 3B – Rate for yard to rail charges for Hazardous and Reefer containers</td> <td>10,011,784</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Section 3C – Rate for yard to truck charges for Hazardous and Reefer containers</td> <td>19,011,482</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Section 4 – Charges for Over dimensional transhipment and Empty containers</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Section 5 – Charges for Opening Hatch cover</td> <td>8,212,211</td> </tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Reference to the Section	Additional projected revenue (INR)	1	Section 1A – Rate for ship to yard/ yard to ship charges for Normal Empty containers	91,781,889	2	Section 2 – Charges for Empty transhipment containers	1,952,183	3	Section 3A – Rate for ship to yard charges for Hazardous and Reefer containers (Loaded, ICD and transhipment containers)	195,294,869	4	Section 3B – Rate for yard to rail charges for Hazardous and Reefer containers	10,011,784	5	Section 3C – Rate for yard to truck charges for Hazardous and Reefer containers	19,011,482	6	Section 4 – Charges for Over dimensional transhipment and Empty containers	-	7	Section 5 – Charges for Opening Hatch cover	8,212,211
Sl. No.	Reference to the Section	Additional projected revenue (INR)																								
1	Section 1A – Rate for ship to yard/ yard to ship charges for Normal Empty containers	91,781,889																								
2	Section 2 – Charges for Empty transhipment containers	1,952,183																								
3	Section 3A – Rate for ship to yard charges for Hazardous and Reefer containers (Loaded, ICD and transhipment containers)	195,294,869																								
4	Section 3B – Rate for yard to rail charges for Hazardous and Reefer containers	10,011,784																								
5	Section 3C – Rate for yard to truck charges for Hazardous and Reefer containers	19,011,482																								
6	Section 4 – Charges for Over dimensional transhipment and Empty containers	-																								
7	Section 5 – Charges for Opening Hatch cover	8,212,211																								

		8	Section 6 – Charges for Restows	3,512,841
		9	Section 7A – Charges for Shut outs	12,997,553
		10	Section 8 – Charges for Reefer Monitoring & Connection	34,966,223
		11	Section 9C – Charges for Fixing Seals	
				377,741,035
(4).	<u>Operating Cost:</u>			
(i).	With regard to the escalation factor to be applied for estimation of operating costs, it may be borne in mind that as already communicated by us vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc. dated 11 July 2011, an escalation factor of 6% per annum will be considered for the expenditure projections in the cost statement.		We have considered an escalation factor 6% p.a in respect all expenditure except in respect of salary where the increased wages as per CBA (Collective Bargain Agreement) signed with the Labor Union has been included in the projections for the years 2011 to 2014.	
(ii).	The workings furnished in the Annexure to Form – 3B for the years 2011 to 2014 may be furnished for the year 2010 also.		The working for the year 2010 is furnished.	
(iii).	<u>Operating and Direct Labour:</u> The estimated Operating and Direct Labour cost comprises of the estimated manpower cost for the RTG operators. It appears that the operation and maintenance of RTGs is outsourced to Kalmar. In this backdrop, the GTIPL to furnish / clarify the following: (a). The copy of the latest Contract entered by GTIPL with KALMAR in this regard.		(a). The copy of the contract is furnished. This contract is due for renewal w.e.f June 2012. RTG vendors have given an increase of around 24% in wages to their labour union. (Copy of the agreement is furnished). Hence expected impact in RTG contracted expenses will be about 15% more than the existing level though we have considered an increase of only 6% in our tariff proposal as their wage negotiation was in progress. The cost increase during the year 2011 in RTG operations is much higher than year 2010 due to annual escalation and Euro exchange rate fluctuation. Kindly consider the additional expenditure involved while finalizing the tariff proposal. (b). KALMAR was selected after following competitive bidding procedure. The rates payable to KALMAR are fair and reasonable. KALMAR is not a related and interested party. (c). The details are furnished in response to the question at point 4 (ii) above and read with KALMAR contract copy. (d). This is the matter of internal accounting classification.	

	<p>labour cost and the remaining two third under Repairs & Maintenance cost for the purpose of accounting the expenditure. In the current proposal in reference, the GTIPL has apportioned 55% of the RTG operations and maintenance cost as direct labour cost and the remaining 45% under Repairs & Maintenance cost. The change in the percentage of apportionment of the expenditure may be justified with reasons.</p> <p>(e). The basis for the annual RTG hours of 234092 for the year 2011 and RTG hours of 181425 each for the three years 2012 to 2014 considered in the estimation of operation and maintenance cost of RTGs be furnished.</p> <p>(f). The estimated expenditure towards Lashing/ Unlashing during the years 2011 to 2014 may be supported by documentary evidence of outsourcing contract and with workings.</p> <p>(g). Similarly, the estimated expenditure towards Hazardous cleaning during the years 2011 to 2014 may be supported by documentary evidence of outsourcing contract and with workings.</p>	<p>(e). The detailed working for annual RTG hours is given in the Annex 3B.</p> <p>(f). The copy of the contract is furnished. The expenses are worked out basis ₹12.5 per move (surge factor: 1.38) for the year 2011 and 2012 and 6% escalation for the years 2013 and 2014. [As per the contract copy, the contract period is of two years from 1 January 2010 to 31 December 2011. GTIPL shall pay ₹12.25 per Box + applicable service tax].</p> <p>(g). The copy of the contract valid upto 30 June 2012 is furnished.</p>
(iv).	<p><u>Equipment running cost:</u></p> <p>a). <u>Power Cost:</u></p> <p>(i). GTIPL to furnish basis for the different levels of unit electricity consumption adopted by GTIPL for the RMQC's, RMG's, Yard and Wharf electrification, Reefer days and Gate/ common Lighting and the assumptions may be supported by the average of the last 3 years.</p> <p>(ii). The documentary evidence to reflect the actual unit cost of electricity applicable for the month of August to October 2011 may be furnished. Also furnish the documentary evidence in support of the charges of ₹210.6 per KVA considered in the estimation of fixed electricity demand charges for the year 2011.</p> <p>(iii). GTIPL to furnish the basis for considering that 24% of the total traffic would be handled by RMGs, in the calculation of electricity cost of RMGs.</p> <p>(iv). The workings to arrive at the cost relating to transformer losses in the estimation of electricity cost may be furnished.</p>	<p>(i). In the proposal, the working for Power cost is done based on the past average overall consumption for the period Jan 2010 to Dec 2010. A copy of the energy consumption report for the year 2010 is furnished.</p> <p>(ii). The copy of the electricity bill for the month of March 2011 is attached along with the working for unit rate. It may please be noted that the electricity rate per unit has increased to ₹12.35 in the month of October. The copy of which is also attached. We request the Authority to consider the current unit rate of Electricity while fixing the revised tariff.</p> <p>(iii). This is based on the iCD ratio of year 2010.</p> <p>(iv). This is based on the empirical studies carried out by GTI.</p>
	<p>(b). <u>Fuel Cost:</u></p> <p>With reference to the estimated fuel cost, GTIPL to clarify / furnish the following:</p> <p>(i). The estimated consumption of fuel for</p>	<p>(i). The estimated fuel consumption for the</p>

	<p>operations of RTGs, RSTs and Tractor Trailers for the years 2011 to 2014 may be justified with reference to the actuals for the preceding three years.</p> <p>(ii). The basis for considering 15.71 TEUs per hour as handling rate of the RTG may be brought out. The actual handling rate for the year 2010 may be furnished.</p> <p>(iii). The term 'Handlings' as considered in the fuel cost estimation of RTGs may be explained. The workings for arriving at handlings at 204% may be furnished.</p> <p>(iv). The workings for the estimated diesel consumption of 70357 litres for the year 2011 and 54528 litres each for the years 2012 to 2014 for utilization of RST may be furnished and the consumption may be justified with reference to the actuals for the year 2010.</p> <p>(v). The workings for the estimated diesel consumption of 1845340 litres for the year 2011 and 1430169 litres each for the years 2012 to 2014 with reference to the TTs may be furnished and the consumption may be justified with reference to the actuals for the year 2010. The nature of short recovery/ rate difference per litre may also be explained alongwith workings.</p>	<p>years 2011-2014 is based on the Actual 2010 consumption as provided in Annex 3B.</p> <p>(ii). During 2010 the handling rate of RTG was 15.71 TEUs per hour.</p> <p>(iii). All the containers offloaded from the vessel are necessarily to be handled by RTGs at least twice, one Lift Off and one Lift On at the CY. Sometimes, additional Lift off and Lift on from/to stack are to be carried out for shut out container and POD change based on the requirements of trade. In addition there are some essential housekeeping moves to be carried out by RTGs. The handling thus exceeds 200%. On an average it works out to 204%.</p> <p>(iv). The workings for the estimated diesel is based on the actulas of 2010. Actuals of 2010 are given.</p> <p>(v). The estimated diesel consumption of 2011 to 14 is based on the actual 2010. The short recovery / rate difference per litre is due to the difference between the prevailing market rate and the pre-negotiated recovery rate of INR 37.50 as per contract.</p>
	<p>(c). <u>Repairs & Maintenance Cost:</u></p> <p>(i). The rationale behind adopting different percentages of capital cost of RMQC, RMG and RTG to estimate repairs and maintenance charges for all the years under consideration may be explained and the individual estimates may be justified with reference to actuals for the previous years 2009 to 2010.</p> <p>(ii). The workings for estimating Repairs & Maintenance cost for the RST, empty handlers, operational tools & others for the year 2011 to 2014 may be furnished and justified with reference to actuals for the year 2010.</p> <p>(iii). The reason for including a component of VAT @ 12.5% on the materials as part of maintenance cost of RTGs may be explained.</p>	<p>(i). The estimate of equipment-wise repairs and maintenance expenditure has been identified based on the actuals of 2010 as a % of the capital cost of the respective equipment.</p> <p>(ii). The estimate of equipment-wise repairs and maintenance expenditure has been identified based on the actuals of 2010 as a % of the capital cost of the respective equipment.</p> <p>(iii). It is In compliance with the directives issued by Government on Indirect Taxes wherein GTI is not entitled to VAT input credit.</p>
(v).	<p><u>Equipment Hire Charges:</u></p> <p>With reference to the estimated tractor hire charges, GTIPL to furnish the following:</p> <p>(a). Documentary proof may be furnished for the rates considered for estimation of tractor hire charges for the years 2011 to 2014 for the</p>	

	<p>movement of containers:</p> <p>(i). upto container yard and container yard to rail and</p> <p>(ii). intra Terminal transfers</p> <p>(b). GTIPL to furnish the basis for considering 26% of the estimated throughput to move between yard and rail and 12% of the estimated throughput for intra terminal transfer.</p>	<p>A copy of the contract is furnished. The contract is valid till Jan 2012 and due for renewal.</p> <p>This is based on the actual data for the year 2010.</p>																																
(vi).	<p>Lease rentals:</p> <p>(a). GTIPL to confirm that the estimations of lease rentals is as per the terms of Licence Agreement.</p> <p>(b). Detailed workings for the estimated lease rental indicating the area leased and the rate per square metres considered may be furnished for all the years under consideration.</p>	<p>(a). Confirmed</p> <p>(b). Details furnished.</p>																																
(vii).	<p>Insurance:</p> <p>The GTIPL to furnish the basis and the workings for the estimated insurance cost. The estimates of insurance cost may be justified with reference to actual payment made to insurance company. A copy of the Agreement entered into with insurance company(ies) may be furnished.</p>	<p>Details furnished.</p> <p>(Copy of Insurance Policy Schedule furnished by GTIPL for the period 15 July 2010 to 14 July 2011 shows the Gross Premium at ₹319.35 lakhs).</p>																																
(viii).	<p>Other expenses:</p> <p>The estimated other expenses for the years 2012 to 2014 may be justified with cost details and workings listing out the items considered under the said head of expenditure.</p>	<p>The details for actual of 2010 are furnished. The estimate of 2011 to 2014 are basis the actual of 2010.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Other Expenses</th> <th>Year 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Operational</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Special handling (OOG, DG and Break Bulk)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Internal Transportation</td> <td>13565000</td> </tr> <tr> <td>Customs MOT Charges (Merchant Overtime)</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Operational Water</td> <td>1867198</td> </tr> <tr> <td>Inventory Differences</td> <td>-120498</td> </tr> <tr> <td>Inventory Written-off</td> <td>2318640</td> </tr> <tr> <td>Customs Duty / Clearance Expenses on spare parts</td> <td>1208845</td> </tr> <tr> <td>Shifting cargo / Vessel expenses</td> <td>729329</td> </tr> <tr> <td>Cargo claims recovered</td> <td>-13000</td> </tr> <tr> <td>Cargo claims</td> <td>112546</td> </tr> <tr> <td>Operational lubricants</td> <td>2672846</td> </tr> <tr> <td>Handling</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Blue collar overtime</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>22340906</td> </tr> </tbody> </table>	Other Expenses	Year 2010	Operational	0	Special handling (OOG, DG and Break Bulk)	0	Internal Transportation	13565000	Customs MOT Charges (Merchant Overtime)	0	Operational Water	1867198	Inventory Differences	-120498	Inventory Written-off	2318640	Customs Duty / Clearance Expenses on spare parts	1208845	Shifting cargo / Vessel expenses	729329	Cargo claims recovered	-13000	Cargo claims	112546	Operational lubricants	2672846	Handling	0	Blue collar overtime	0	Total	22340906
Other Expenses	Year 2010																																	
Operational	0																																	
Special handling (OOG, DG and Break Bulk)	0																																	
Internal Transportation	13565000																																	
Customs MOT Charges (Merchant Overtime)	0																																	
Operational Water	1867198																																	
Inventory Differences	-120498																																	
Inventory Written-off	2318640																																	
Customs Duty / Clearance Expenses on spare parts	1208845																																	
Shifting cargo / Vessel expenses	729329																																	
Cargo claims recovered	-13000																																	
Cargo claims	112546																																	
Operational lubricants	2672846																																	
Handling	0																																	
Blue collar overtime	0																																	
Total	22340906																																	
(ix).	<p>Technical Services Fee:</p> <p>(a). GTIPL to establish the reasonableness of technical services fee estimated in the cost statement for all the years under consideration applying the yardstick of "arms length relationship" as required under clause 2.8.2. of the revised tariff guidelines.</p>	<p>(a). The reasonableness of Technical Service Fees for arms length principle is established through a mark-up in accordance with the Transfer Pricing Rule certified by KPMG. (GTIPL has furnished a copy of Memorandum for availing certain support services from APM Terminals Management BV).</p>																																

	(b). Document establishing the remittance of TSF for the year 2009, 2010 and 2011 may be furnished.	(b). A copy furnished.																																								
(x).	<p><u>Overheads:</u></p> <p>(a). GTIPL to list out the items of expenditure considered under the management and administration overheads and furnish detailed workings under this head for all the years under consideration.</p>	<p>(a). The details for actual of 2010 are furnished. The estimates for 2011 to 2014 are based on the actual of 2010.</p> <p><u>Actuals for 2010</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Management Overheads</th> <th>Year 2010</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Salaries</td> <td>156963963</td> </tr> <tr> <td>Bonus</td> <td>8615284</td> </tr> <tr> <td>HRA</td> <td>35732637</td> </tr> <tr> <td>Temporary Staff</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Leave Encashment</td> <td>503163</td> </tr> <tr> <td>Leave Travel Allowance</td> <td>240000</td> </tr> <tr> <td>Reallocation Allowance</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Drivers Overtime</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Incentive</td> <td>32026997</td> </tr> <tr> <td>Gratuity</td> <td>3924916</td> </tr> <tr> <td>Housing Allowance</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Overtime</td> <td>6482364</td> </tr> <tr> <td>Incentive – Blue Collar Staff</td> <td>89660298</td> </tr> <tr> <td>Other Allowance</td> <td>15528027</td> </tr> <tr> <td>Contribution to PF / PPF</td> <td>10778006</td> </tr> <tr> <td>Super Annuation</td> <td>1000086</td> </tr> <tr> <td>Contribution to Labour Welfare Fund</td> <td>30078</td> </tr> <tr> <td>EDLI and Admin Charges</td> <td>1187906</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>281679526</td> </tr> </tbody> </table> <p>(b). The estimated management and administration overheads for the year 2011 is around 10% more than the actuals expenditure for the year 2009. The estimated management and administrative overheads for the years 2012 to 2014 is around 7.50% more than the estimated expenditure of the respective previous years. GTIPL to justify the estimates.</p> <p>(c). The items considered under 'General Overheads' may be listed out and detailed workings under this head for all the years under consideration may also be furnished.</p>	Management Overheads	Year 2010	Salaries	156963963	Bonus	8615284	HRA	35732637	Temporary Staff	0	Leave Encashment	503163	Leave Travel Allowance	240000	Reallocation Allowance	0	Drivers Overtime	0	Incentive	32026997	Gratuity	3924916	Housing Allowance	0	Overtime	6482364	Incentive – Blue Collar Staff	89660298	Other Allowance	15528027	Contribution to PF / PPF	10778006	Super Annuation	1000086	Contribution to Labour Welfare Fund	30078	EDLI and Admin Charges	1187906	Total	281679526
Management Overheads	Year 2010																																									
Salaries	156963963																																									
Bonus	8615284																																									
HRA	35732637																																									
Temporary Staff	0																																									
Leave Encashment	503163																																									
Leave Travel Allowance	240000																																									
Reallocation Allowance	0																																									
Drivers Overtime	0																																									
Incentive	32026997																																									
Gratuity	3924916																																									
Housing Allowance	0																																									
Overtime	6482364																																									
Incentive – Blue Collar Staff	89660298																																									
Other Allowance	15528027																																									
Contribution to PF / PPF	10778006																																									
Super Annuation	1000086																																									
Contribution to Labour Welfare Fund	30078																																									
EDLI and Admin Charges	1187906																																									
Total	281679526																																									
(xi).	<p><u>Depreciation:</u></p> <p>GTIPL to furnish detailed workings for the estimated depreciation for all the years under consideration bearing in mind clause 2.7.1. of the revised tariff guidelines. The rates of depreciation adopted may also be furnished giving reference to the Companies Act or provisions of concession agreement as the case may be.</p>	The workings of Depreciation for the years 2009-11 is furnished. The workings of Depreciation for the years 2012-14 is furnished in the proposal in the Normative capital cost working.																																								
5.	<u>Capital employed:</u>																																									
	<u>Fixed Assets:</u>																																									
	(a). The Form – 4A furnished by GTIPL is	(a). Form No. 4A attached in the proposal																																								

	<p>incomplete. It furnishes details only for the years 2009 to 2011. The GTIPL to furnish a complete and updated Form – 4A incorporating similar details for the years 2012 to 2014.</p> <p>(b). The GTIPL to furnish details regarding the actual number of handling equipment, gross value of each of the equipment and the date of their commissioning at the GTIPL.</p> <p>(c). The GTIPL to furnish Form – 4B giving full details with regard to the additions to the gross block for the years 2012 to 2014, if any.</p> <p>(d). The GTIPL is seen to have made additions to its Gross Block of assets to the tune of ₹12.25 crores during the year 2011. The GTIPL is requested to furnish details of the additions and documentary evidence in support of the said additions.</p> <p>(e). The additions to the gross block, if any, during the years 2012 to 2014 may be supported with documentary proof and the present status of these proposed investments may also be furnished.</p> <p>(f). It may be noted that completed and commissioned assets alone will be counted for capital employed and work-in-progress should be excluded. A confirmation in this regard may be furnished.</p>	<p>furnishes details for the year 2009-11 for the net block and working capital for the years 2012-14. Capital employed is worked on the basis of normative Gross block. The details of which are available in the work sheet 'Normative Capital Cost' based on the approach taken by TAMP in NSICT orders of 2008.</p> <p>(b). Details furnished.</p> <p>(c). Since the proposal is based on the normative approach additions are not considered for the ensuing years.</p> <p>(d). The addition of ₹12.25 crores is as per the budget 2011 duly approved. The actual expenditure incurred so far is furnished and remaining is under implementation. (₹12.25 crores in budgeted additions for the year 2011 towards civil and electrical works, ERP, Plant and Machinery, pavement etc. GTIPL has reported the actual expenditure upto October 2011 at ₹744.88 lakhs.)</p> <p>(e). Please refer to our reply at 5 (c) above</p> <p>(f). The capex additions done in the year 2009 and 2010 are based on the completion/installation certificates duly audited.</p>
6.	<p><u>Working Capital:</u></p> <p>(i). GTIPL to furnish workings to show that the amount considered as Inventory, Pre payment of Lease rentals and Cash balance as part of Working Capital during the years 2009 to 2011 are as per the norms prescribed in guidelines of March 2005.</p> <p>(ii). As stated earlier, while furnishing the complete and updated Form – 4A for the years 2012 to 2014, the working capital components may also be furnished.</p> <p>(iii). The Form – 4A furnished by GTIPL for the years 2009 to 2011 show unamortised lease rentals and terminal rights adjustments as components forming part of working capital. The reason for considering these components as part of working capital may be explained. The workings to arrive at the said amounts for unamortised lease rentals and terminal rights adjustments may also be furnished.</p>	<p>(i). The inventory for the years 2009-2010 is based on the audited balance sheet. The prepayment of lease rental equals the lease rental paid one year in advance as per License Agreement for the respective years. Cash balances are in accordance with the norms.</p> <p>(ii). Since the proposal is based on the normative approach adopted by TAMP in its NSICT orders of 2008, the working capital components are not considered.</p> <p>(iii). The terminals rights and unamortized lease rentals adjustment is done in accordance with the previous tariff order passed by TAMP in March 2010.</p>

D	Scale of Rates																																											
(i).	The GTIPL has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase of 8.72% over the existing tariff at GTIPL. The benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike may be listed out.	<p>Support the EXIM growth for India through efficient operations resulting in higher number of vessel calls, reduced waiting times, multiple gate openings and higher productivity (moves/hour) resulting in faster turnaround of vessels (average stay at berth), faster turnaround of trains and TTs (tractor trailers) resulting in faster evacuation without congestion. Following are the Performance Indicators in this respect :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Performance Indicator</th><th colspan="3">January 2011 to October 2011</th></tr> <tr> <th>JNPCT</th><th>NSICT</th><th>APMT Mumbai</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 Import (TEUs)</td><td>398,807</td><td>578,448</td><td>857,515</td></tr> <tr> <td>2 Export (TEUs)</td><td>400,587</td><td>634,290</td><td>719,727</td></tr> <tr> <td>3 Total (TEUs)</td><td>799,394</td><td>1,212,738</td><td>1,577,242</td></tr> <tr> <td>4 No. of vessels handled</td><td>573</td><td>516</td><td>867</td></tr> <tr> <td>5 Berth Productivity (Moves/hr.)</td><td>37.19</td><td>71.84</td><td>93.44</td></tr> <tr> <td>6 Average Stay at Berth (Day)</td><td>1.25</td><td>1.02</td><td>0.59</td></tr> <tr> <td>7 Pre-Berthing Waiting time (hrs)</td><td>18.52</td><td>5.45</td><td>0.50</td></tr> <tr> <td>8 No. of Rakes handled</td><td>1,413</td><td>1,405</td><td>2,151</td></tr> </tbody> </table>				Performance Indicator	January 2011 to October 2011			JNPCT	NSICT	APMT Mumbai	1 Import (TEUs)	398,807	578,448	857,515	2 Export (TEUs)	400,587	634,290	719,727	3 Total (TEUs)	799,394	1,212,738	1,577,242	4 No. of vessels handled	573	516	867	5 Berth Productivity (Moves/hr.)	37.19	71.84	93.44	6 Average Stay at Berth (Day)	1.25	1.02	0.59	7 Pre-Berthing Waiting time (hrs)	18.52	5.45	0.50	8 No. of Rakes handled	1,413	1,405	2,151
Performance Indicator	January 2011 to October 2011																																											
	JNPCT	NSICT	APMT Mumbai																																									
1 Import (TEUs)	398,807	578,448	857,515																																									
2 Export (TEUs)	400,587	634,290	719,727																																									
3 Total (TEUs)	799,394	1,212,738	1,577,242																																									
4 No. of vessels handled	573	516	867																																									
5 Berth Productivity (Moves/hr.)	37.19	71.84	93.44																																									
6 Average Stay at Berth (Day)	1.25	1.02	0.59																																									
7 Pre-Berthing Waiting time (hrs)	18.52	5.45	0.50																																									
8 No. of Rakes handled	1,413	1,405	2,151																																									
(ii).	GTIPL to furnish detailed working with cost elements considered to arrive at the charges proposed for normal containers, ICD containers, Transhipment containers, hazardous and Over Dimensional Containers	Since separate cost details on these activities have not been maintained, it is regretted GTI is not in a position to furnish the detailed working with cost elements.																																										
(iii).	Similar working with cost elements considered may be furnished towards the charges proposed for services for hatch covers, restows, shut out, storage and other services.	Please refer to our reply at point D (ii) above.																																										
(iv)	Though the GTIPL has proposed a general increase of 8.72% in its proposed Scale of Rates, it is seen that GTIPL has also proposed a higher percentage of increase in respect of the following items:	<p>(i). Empty Container rate hike</p> <p>Presently the tariff of empty container handling is 20% lower than loaded container tariff. However we are not aware whether the rational for such differential rates is established anywhere. The costs for handling empty and loaded container is almost the same. Therefore, it is proposed to keep the tariffs for empty and loaded container at the same level. Further as per clause 5.3 of the 2005 Guidelines charges for ship-shore handling and storage of loaded and empty containers should be the same.</p> <p>(ii). Charges for empty transshipment containers same as above</p> <p>(iii). Ship to yard charges for reefer and Hazardous containers:</p> <p>Presently the charges for hazardous containers are at 1.25 times of the normal container charges. Reefer containers are billed at the same rate for normal containers. However, considering the special care to be taken for</p>																																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th> <th>Reference to the Section</th> <th>Proposed percentage increase in tariff</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>Section 1A – Rate for ship to yard/ yard to ship charges for Normal Empty containers</td> <td>34.58%</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>Section 2 – Charges for Empty transhipment containers</td> <td>25.43%</td> </tr> <tr> <td>3.</td> <td>Section 3A – Rate for ship to yard charges for Hazardous and Reefer containers (Loaded, ICD and transhipment containers)</td> <td>74%</td> </tr> <tr> <td>4.</td> <td>Section 3B – Rate for yard to rail charges for</td> <td>88.54%</td> </tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Reference to the Section	Proposed percentage increase in tariff	1.	Section 1A – Rate for ship to yard/ yard to ship charges for Normal Empty containers	34.58%	2.	Section 2 – Charges for Empty transhipment containers	25.43%	3.	Section 3A – Rate for ship to yard charges for Hazardous and Reefer containers (Loaded, ICD and transhipment containers)	74%	4.	Section 3B – Rate for yard to rail charges for	88.54%																												
Sl. No.	Reference to the Section	Proposed percentage increase in tariff																																										
1.	Section 1A – Rate for ship to yard/ yard to ship charges for Normal Empty containers	34.58%																																										
2.	Section 2 – Charges for Empty transhipment containers	25.43%																																										
3.	Section 3A – Rate for ship to yard charges for Hazardous and Reefer containers (Loaded, ICD and transhipment containers)	74%																																										
4.	Section 3B – Rate for yard to rail charges for	88.54%																																										

	Hazardous and Reefer containers		
5.	Section 3C – Rate for yard to truck charges for Hazardous and Reefer containers	74%	handling and associated risk factor involved in these containers the rates for the hazardous and reefer containers are proposed to be twice the normal container rate. Rail operators charge 1.5 to twice on handling, transportation & dwell time of hazardous boxes with no free dwell days. The rates for handling reefer container should be at par with the rates for handling of hazardous containers since the reefer poses similar risks in handling as that of hazardous handling. As per clause 5.3 of 2005 Guidelines higher charges would be allowed for containers having hazardous goods, reefer and for any special services.
6.	Section 4 – Charges for Over dimensional transhipment and Empty containers	25.43% - TP 4.58% - Empty	
7.	Section 5 – Charges for Opening Hatch cover	29.50%	
8.	Section 6 – Charges for Restows	29.50%	
9.	Section 7A – Charges for Shut outs	29.50%	
10.	Section 8 – Charges for Reefer Monitoring & Connection	94.28%	
11.	Section 9C – Charges for Fixing Seals	300%	
	The reason for proposing a different percentage increase in respect of the above tariff items may be justified. The additional income proposed to be generated on account of each of the proposed changes may be quantified and furnished with workings itemwise for each of the years 2012 to 2014.		<p>(iv). Yard to Rail charges for Hazardous and reefer containers. The yard to rail charges for Reefer and Hazardous ICD containers are revised to be at twice the yard to rail charges for normal containers for the reasons elaborated at point no. 3 above.</p> <p>(v). Yard to Truck charges for Hazardous and reefer containers</p> <p>Refer to point no. 3 and 4 above</p> <p>(vi). Rates for ODC TP and empty containers The rates for ODC transhipment containers are proposed to be revised to 2 times the rate of normal transhipment containers since the existing rates are at 1.73 times of the rates for normal containers. As per model SOR of TAMP ODC transhipment containers are eligible for double the rates applicable to normal TP containers. The proposal is therefore justified. The rates for ODC empty containers are proposed to be revised at par with the rate for ODC loaded container for the reasons elaborated at 1 above.</p> <p>(vii). Hatchcover, Restow and Shut out charges are proposed to be revised at par with that of NSICT for similar services. (The NSICT tariff is higher by 5% than GTI overall tariff. However the current hatch cover, Restow and Shut out charges of NSICT are higher by 35%).</p> <p>(viii). Reefer Monitoring charges : Reefer monitoring charges are proposed to be revised at par with that of adjacent terminal i.e NSICT for similar services with the same customer base. (The NSICT tariff is higher by 5% than GTI overall tariff. However the current reefer monitoring charges of NSICT are higher by 100% while the energy cost primarily remains the same.). There is a need to increase the tariff for reefer monitoring charges due to negative margin on this activity in view of the change in the tariff category from Industrial to commercial leading to substantial hike in electricity cost during the year 2010 in addition to normal tariff increase.</p>

		<p>(ix). Fixing of bottle seals:</p> <p>If the containers enter the Terminals with the bottle seals as per the rule, there are no charges recoverable. The proposed increase to INR 800 is to discourage and to have deterrent effect preventing the containers from entering the terminal without seals which is against the law.</p> <p>The additional income to be generated on account of the proposed changes is quantified as per our reply to point 3 (viii) above,</p>
(v).	The reason to treat Reefer containers at par with Hazardous containers may be justified in the backdrop of other container terminals treating Reefer containers at par with Normal containers. The additional income proposed to be generated on account of the proposed change may be quantified and furnished with workings for each of the years 2012 to 2014.	Reefer containers have working transportable refrigeration machinery which contains inflammable gases. Therefore every terminal has dedicated reefer stacks just as the case for hazardous containers. Therefore the proposal is justified. As per clause 5.3 of 2005 Guidelines higher charges would be allowed for containers having hazardous goods, reefer and for any special services. The additional income to be generated on account of the proposed changes is quantified as per our reply to point 3 (viii) above.
(vi).	The existing Scale of rates prescribe Reefer Monitoring and Connection on 4 hourly basis. In the proposed Scale of Rates, in addition, the GTIPL is seen to have proposed charges for Reefer Monitoring and Connection on per day basis also. The reason for prescribing rates for Reefer Monitoring and Connection on per day basis may be justified.	As per the SOR all the activities with respect are charged on a per day/ per activity basis. Hence extending the same logic to reefer monitoring charges is proposed for having uniformity in the billing process.
(vii).	The GTIPL has introduced a new Note no. 4 under Section – 8 stating that for reefer containers if the return air temperature at the time of gate in is having a variation of more than 5° C as compared to the set temperature, then the plugging charges will be doubled. In this connection, the reason for proposing to treat the said eventuality separately may be explained. The additional income proposed to be generated on account of the proposed change may be quantified and furnished with workings for each of the years 2012 to 2014.	A reefer container and the reefer machinery is basically designed to maintain a temperature which is referred to as set temperature depending on the perishables that are stuffed in the container. Improper Cargo Stuffing at a temperature higher than the set temperature leads to the reefer container machinery to bring down the temperature to the set temperature. Our proposal is to ensure that the cargo stuffing for reefer containers are adhered to as per International Standards. Hence the proposed rate increase is justified. Since we do not have the recorded volume for this envisaged activity, the additional income on account of this proposed change cannot be quantified.
(viii).	<p>The GTIPL has proposed a new tariff item under Section 8(ii) towards Pre-trip Inspection including supply of electricity at US\$ 47.68 per move. In this connection, the GTIPL is requested to furnish the following:</p> <p>(a). GTIPL to clarify the existing arrangement to render the services towards Pre-trip Inspection and furnish the charges realised therefor.</p> <p>(b). The proposed rate may be justified with cost details.</p> <p>(c). The reason for proposing the rate as a dollar denominated tariff may be explained.</p>	<p>(a). Presently this service is not rendered by GTI.</p> <p>(b). It is regretted that the cost details are not maintained.</p> <p>(c). The proposed rate is based on the existing rate levied by NSICT with a reduction of 5% thereon.</p>

	<p>(d). GTIPL to list out the services proposed to be provided under this tariff item.</p> <p>(e). The proposal does not clarify whether the proposed charge is optional at the request of the users for the service or compulsorily levied on all containers handled by GTIPL.</p>	<p>(d). Pre trip inspection (PTI) is done to check reefer machinery preparedness before handing over empty reefer unit for cargo stuffing.</p> <p>(e). It is optional at the request of the users.</p>
(ix).	<p>The Authority vide its Review Order of November 2011 had incorporated a conditionality relating to 'One door open charges'. The GTIPL is not seen to have incorporated the said conditionality in its proposed Scale of Rates. GTIPL to clarify the position.</p>	<p>"One Door Open" charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (eg. Onion)".</p> <p>A conditionality as stated herein may be incorporated in the SOR.</p>
(x).	<p>With regard to Section – 10 relating to Dwell time charges, the GTIPL is requested to clarify/furnish the following:</p> <p>(a). Reason for proposing a 13.87% increase in the dwell time charges of Loaded Import containers. The additional income proposed to be generated on account of the proposed charge may be quantified and furnished with workings for each of the years 2012 to 2014.</p> <p>(b). With reference to Empty Import and Export containers, the GTIPL has removed the existing free days of 3 and has also proposed a 30% hike in the dwell time charges in respect of the said category. GTIPL to explain the rationale behind such a proposal with a dwell time analysis. The additional income proposed to be generated on account of the proposed change may be quantified and furnished with workings for each of the years 2012 to 2014.</p> <p>(c). Reason for proposing a reduction in free days of ICD – Loaded and Empty Import and Export containers moved by rail from the existing 10 days to 7 days may be justified with a dwell time analysis. The additional income proposed to be generated on account of the proposed change may be quantified and furnished with workings for each of the years 2012 to 2014.</p>	<p>(a). The rates are proposed to be at par with NSICT. The additional income to be generated on account of the proposed change cannot be quantified due to non availability of dwell time analysis</p> <p>(b). The free days are reduced from current three days to zero to be at par with NSICT. The rates are also proposed to be brought at par with NSICT. The additional income to be generated on account of the proposed change cannot be quantified due to non availability of dwell time analysis.</p> <p>(c). The free days are proposed to be reduced from current ten days to seven to be at par with NSICT. This will encourage speedy evacuation of containers by rail. The additional income to be generated on account of the proposed change cannot be quantified due to non availability of dwell time analysis.</p>
(xi).	<p>The general conditionalities proposed by GTIPL in its proposed draft Scale of Rates is seen to be incomplete, when compared with the existing general conditionalities. GTIPL to furnish the entire set of conditionalities.</p>	<p>The relevant portion of the proposed SOR containing the entire set of conditionalities is enclosed.</p>
(xii).	<p>In the existing arrangement, the hazardous containers attract 1.25 times the dwell time charges of the normal containers. Now, the GTIPL has proposed that the hazardous containers and reefer containers to attract 2 times the dwell time charges of the normal containers. The reason for the proposed change may be justified. The additional income proposed to be generated on account of the proposed change may be quantified and</p>	<p>Presently the charges for hazardous containers are at 1.25 times of the normal container charges. Reefer containers are billed at the same rate for normal containers. However, considering the risk factor involved in the handling of these containers the rates for the hazardous and reefer containers are proposed to be twice the normal container rate. Rail operators charge 1.5 to twice on handling, transportation & dwell time of hazardous boxes</p>

	furnished with workings for each of the years 2012 to 2014.	with no free dwell days. The rates for handling reefer container: should be at par with the rates for handling of hazardous containers since the reefer poses similar risks in handling as that of hazardous handling. As per clause 5.3 of 2005 Guidelines higher charges would be allowed for containers having hazardous goods, reefer and for any special services. The additional income to be generated on account of the proposed change cannot be quantified due to non availability of dwell time analysis.
--	---	---

7. The JNPT was requested vide our letter dated 9 November 2011 to furnish some information. JNPT has responded vide its letter dated 19 December 2011. The information sought from JNPT and its response are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by TAMP	Response received from JNPT												
(i).	Actual traffic of GTIPL during the calendar years 2009 and 2010. The actual traffic of GTIPL from January 2011 to October 2011 may also be furnished.	Actual traffic handled by GTIPL during the calendar year 2009, 2010 and for 2011 upto November 2011 is given below: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Traffic (in TEUs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td><td>1559432</td></tr> <tr> <td>2010</td><td>1890938</td></tr> <tr> <td>2011 (Jan to Nov)</td><td>1728651</td></tr> </tbody> </table>	Year	Traffic (in TEUs)	2009	1559432	2010	1890938	2011 (Jan to Nov)	1728651				
Year	Traffic (in TEUs)													
2009	1559432													
2010	1890938													
2011 (Jan to Nov)	1728651													
(ii).	JNPT to furnish the traffic forecast of GTIPL terminal for the years 2011 to 2014 as per the port's business plan / annual plan / five year plan.	Traffic forecast of GTIPL for the XIIth Five Year Plan projected by JNPT is as follows: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Traffic (Million TEUs)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012-13</td><td>2.05</td></tr> <tr> <td>2013-14</td><td>2.20</td></tr> <tr> <td>2014-15</td><td>2.20</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>2.20</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>2.20</td></tr> </tbody> </table>	Year	Traffic (Million TEUs)	2012-13	2.05	2013-14	2.20	2014-15	2.20	2015-16	2.20	2016-17	2.20
Year	Traffic (Million TEUs)													
2012-13	2.05													
2013-14	2.20													
2014-15	2.20													
2015-16	2.20													
2016-17	2.20													
(iii).	The estimation of lease rentals made by GTIPL to be verified and confirmed that the lease rates considered is in line with the prevailing Scale of Rates of JNPT.	Estimation of lease rentals as indicated by GTIPL in their proposal has been verified and found to be in order.												
(iv).	Yearwise payments received by it from GTIPL for mixed train handling share from the year 2009 till date.	Yearwise payments received by JNPT from GTIPL for mixed train handling share for 2009 till dated is as given below: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>₹ in lakhs</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td><td>371.41</td></tr> <tr> <td>2010</td><td>297.40</td></tr> <tr> <td>2011 (Jan to Sept)</td><td>63.52</td></tr> </tbody> </table>	Year	₹ in lakhs	2009	371.41	2010	297.40	2011 (Jan to Sept)	63.52				
Year	₹ in lakhs													
2009	371.41													
2010	297.40													
2011 (Jan to Sept)	63.52													
(v).	Specific comments on the additions to the Gross Block of assets estimated to the tune of ₹.12.25 crores during the year 2011.	Capital investment proposed of ₹12.25 crores for 2011 appears to be in order but may be verified by TAMP with work order / contract document.												

8.1. A joint hearing in this case was held on 22 November 2011 at the Office of this Authority. The GTIPL made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the GTIPL, JNPT and the users / user organisations have made their submissions.

8.2. As decided at the joint hearing, the IMC and WISA have furnished their comments. The comments received from them were forwarded to the GTIPL as feedback information. The GTIPL has furnished its comments on the comments of IMC and WISA.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The Scale of Rates of GTIPL was last reviewed in March 2010. In the tariff Order dated 3 March 2010, this Authority had effected an across the board reduction of 10% from 1 April 2010 with a validity period till 31 December 2011. Subsequently, based on an application filed by GTIPL for review of the tariff Order dated 3 March 2010, this Authority passed an Order on 3 November 2010 disposing the review application. In the said tariff Order, the tariff reduction of 10% and the validity of the Scale of Rates upto 31 December 2011 which was fixed vide tariff Order dated 3 March 2010 were retained.
- (ii). The GTIPL under cover of its letter dated 30 September 2011 has filed its proposal for review of its existing tariff. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. The cost statements furnished by GTIPL under cover of its letter dated 30 September 2011 alongwith subsequent additional information/ clarification furnished by GTIPL is considered in this analysis.
- (iii). As mentioned in the earlier part of this Order, the GTIPL has proposed to restrict traffic volumes to the level of normative capacity and furnished estimates accordingly. It has requested to consider its tariff proposal based on the normative capacity based approach maintaining parity with similarly placed terminal at the same location.

The GTIPL has applied the formula prescribed in the Guidelines for fixation of upfront tariff for future PPP projects at the major port trusts, 2008 to determine the optimal capacity at 1395030 TEUs and has restricted the traffic estimates for the years 2012 to 2014 upto the level of optimal capacity, so determined. It has then drawn up the cost statements for the above mentioned traffic level for each of the years 2012 to 2014. While doing so, return on gross block of normative assets is claimed. The gap between the estimated revenue and normative revenue so determined has been sought to be bridged by GTIPL by way of an increase in tariff to the tune of 8.72%.

In short, the main contentions of GTIPL is to decide its tariff by restricting traffic projections only upto normative capacity level and by allowing return on gross value of assets identified to handle the volumes upto the normative capacity level.

- (iv). (a). The GTIPL has calculated its quay capacity at 1395030 TEUs, based on the norm of 1 quay crane for every 100 metres of quay length, following the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008. Since GTIPL has quay length of 712 metres, GTIPL has calculated its quay capacity based on 7 number of quay cranes. At the outset, it is clarified that the upfront tariff guidelines, 2008 are not applicable in the case of GTIPL, which is governed by the tariff guidelines of 2005.

It is relevant here to mention that Article 8.1(xxix) of the Licence Agreement (LA) entered by GTIPL with JNPT requires GTIPL to deploy a minimum number of 8 Quay cranes. Clause 2.9.11 of the tariff guidelines of March 2005 requires return to be allowed on the investment made in accordance with the obligations under the concession agreement. Hence, the position of minimum requirement of 8 number of cranes as stipulated in the Licence Agreement cannot be ignored for the purpose of allowing Return on Capital Employed. Therefore, consideration of only 7 number of quay cranes for determination of quay capacity does not appear to be correct.

It may be recollected that in the tariff Order no. TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 relating to fixation of upfront tariff for container handling terminal at the JNPT, this Authority has approved the norm of 1 quay crane for every 83.33 metres of quay length for JNPT, based on the analysis furnished by JNPT. The JNPT had also, interalia, stated that the actual position in this regard prevailing in its other terminals also justified the position of 1 quay crane for every 83.33 metres of quay length. It is noteworthy that GTIPL itself had acknowledged the said position during the proceedings relating to the tariff Order dated 3 March 2010 vide its letter dated 27 January 2010, while justifying its action of acquiring 2 quay cranes in addition to its then existing fleet of 8 quay cranes. The upfront tariff guidelines of 2008, though not applicable in its case but the norms and formula adopted by GTIPL to calculate its capacity, clearly permit this Authority to adjust the norms indicated therein, based on the justification furnished by the Port Trust and the port specific conditions. Accordingly, the updated norm was approved based on the analysis of JNPT which in turn relied upon the position prevailing at the Port. Therefore, the norm of 1 crane per 83.33 meters of the quay length is the standard applicable to JNPT as per the tariff guidelines of 2008, which is partially sought to be adopted by GTIPL to calculate its capacity. The fact relating to updated norms was within the knowledge of GTIPL, as the relevant upfront tariff passed for JNPT has been forwarded to GTIPL also, as it was consulted in the relevant proceedings.

Considering the updated norm of 1 quay crane for every 83.33 metres of quay length, the number of quay cranes works out to 9 quay cranes at GTIPL. As such, the quay capacity at 70% level, works out to 1793610 TEUs, as against the quay capacity calculated by GTIPL at 1395030 TEUs.

However, it is to be kept in view that the GTIPL has deployed 10 number of quay cranes and investment in all the 10 cranes had been recognised, based on the proposed of GTIPL, for allowing return in the last tariff Order. If deployment of 10 number of quay cranes, which is the factual position at GTIPL, is taken into account, the optimal capacity of the terminal works out to 1992900 TEUs at 70% utilisation. Incidentally, the yard capacity is not a constraint at GTIPL.

(b). Secondly, the GTIPL has made a mention that it has considered the Gross Block of Assets in its tariff proposal on the basis of approach adopted in fixation of tariff at NSICTPL in 2008. Clauses 2.9.1 and 2.9.2 of the tariff guidelines of 2005, which are the relevant guidelines applicable to GTIPL, clearly stipulate that return will be on Net Fixed Asset (i.e. Gross Block minus Depreciation minus WIP) plus working capital. The NSICTPL Order of December 2008, which has been referred by GTIPL, again clearly states in paragraph 3(iv) that allowing return on gross block of assets cannot be automatic and it is to be seen in the light of reducing progressively the quantum of pass through of revenue share in tariff computation. Unlike NSICTPL, GTIPL is not eligible even for partial pass through of revenue share in tariff, by virtue of the relevant condition in its Licence Agreement and clause 2.8.1 of the tariff guidelines of 2005 issued by the Government.

Thus, except for the request made by GTIPL to consider its proposal on the basis of normative capacity and gross block of assets, the proposal of GTIPL follows the cost plus approach, as envisaged in the tariff guidelines of March 2005, though income, expenditure and capital are restricted to the normative level of traffic. The proposal of GTIPL is, therefore, analysed following the tariff guidelines of March 2005.

(v). Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the Major Port Trusts and private terminals at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied

upon at the time of fixing the prevailing tariff. The Clause further stipulates for adjustment of 50% of the accrued benefit/ loss in the next tariff cycle, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows a variation of more than + or - 20%.

The GTIPL has sought to contend that adjustment of past surplus in its case does not arise on the ground that its physical and financial performance during the period from 2009 to 2011 is within 20%. Extending the same logic, the GTIPL has not given effect to the adjustment relating to set off of unadjusted past surplus pertaining to the previous cycle to the tune of ₹5812.63 lakhs as assessed in the Review Order of GTIPL passed in November 2010. With regard to the contention made by GTIPL as mentioned above, the following points should be reckoned with:

- (a). The Scale of Rates of GTIPL for the years 2006 to 2008 was initially fixed in August 2006 with a validity period till 31 December 2008. Subsequently, this Authority vide the Orders dated 27 March 2009 and 17 June 2009 extended the validity of the then prevailing Scale of rates. The extension of the tariff validity beyond 31 December 2008 was subject to the condition of fully adjusting any additional surplus for the extended period in the tariff to be set for the future period. Full adjustment of surplus earned after the expiry of original validity period flows from the condition already set commonly for all ports / terminals vide the general Order No.TAMP/23/2003-WS dated 30 September 2008. The GTIPL continued to operate at the Scale of Rates prescribed in August 2006 during the extended tariff validity period. Hence, the question of adjustment of surplus only on account of estimate variation beyond the stated level does not arise for the year 2009 and the first three months of 2010. Therefore, analysis and treatment of the year 2009 and the first three months of 2010 would not be governed by the stipulation contained in Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005.
- (b). After the initial tariff Order of August 2006, the tariff for GTIPL was revised in March 2010 vide Order dated 3 March 2010. Since the entire year 2009 and the first three months of 2010 were already over by the time the tariff Order of March 2010 was notified, the tariff fixed was valid from April 2010 to December 2011, as can be seen from the cost statement attached to the tariff Order of March 2010. The tariff Order of March 2010 relied upon the estimates for the period from April 2010 to December 2011 for determining the quantum of reduction effected over the (then) prevailing tariff. As per the stipulation contained in Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005, review of the actual physical and financial performance of the operator with reference to the projections, is, therefore, to be carried out for the period from April 2010 to December 2011 i.e. the period for which the estimates were relied upon at the time of fixing the existing tariff of GTIPL.
- (c). Briefly put, the performance of GTIPL during the year 2009 and upto March 2010 are relevant only to assess the actual additional surplus, if any, earned by GTIPL, during the earlier extended period of tariff validity which is to be adjusted in future tariff, as per the condition already set in the extension Orders of GTIPL. At the cost of repetition, it is to be noted that the GTIPL had continued to operate the facilities during the said period at the tariff level fixed in August 2006, though the initial validity expired in December 2008. In view of this position, analysis for the year 2009 and the first three months of 2010 would not be governed by the stipulation contained in Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005. Therefore, the results of the actual performance of GTIPL for the years 2009, 2010 and 2011 cannot be treated in a uniform manner, as contended by GTIPL.

- (d). During the review of tariff of GTIPL in March 2010, the actuals for the year 2009 and the first 3 months of 2010 were not available at that relevant point of time. Therefore, the estimates for the said period were considered for the purpose of past period analysis in the tariff Order of March 2010. Hence, a need arises to replace the estimates for the year 2009 and the first 3 months of 2010 by the actuals for the said period and assess the actual surplus accrued over and above the admissible costs and permissible return.
- (e). The position relating to adjustment of unadjusted past surplus to the tune of ₹5812.63 lakhs in the tariff cycle commencing from the year 2012 onwards is already a decision of this Authority as recorded at paragraph no. 13(ii) of the Review Order of GTIPL passed in November 2010. It is not a new decision arising out of any analysis of estimate variation relating to the period from 2009 to 2011 to be done now, as contended by GTIPL.
- (f). In view of the above position, no case emerges to consider the position for the years 2009 to 2011 in a consolidated manner, as contended by GTIPL. Taking into account the position that the items of cost statements for the years 2009 to 2011 which are to be discussed are the same, the actual position for the years 2009 to 2011 is assessed together in the current exercise for the sake of convenience. However, the surplus for the year 2009 and for the first three months of 2010 and surplus for the period from April 2010 to December 2011 are dealt separately, as explained in the subsequent part of this analysis.
- (vi). Inspite of a specific request to GTIPL to furnish actuals for the period from January 2011 to October 2011, duly certified by a Chartered Accountant, the GTIPL has refused to furnish the requisite details on the ground that the Indian Statutory Accounts for the period January 2011 to December 2011 will be completed and audited only in the year 2012. This stand of GTIPL is contradictory and manifests its intention of not sharing details with this Authority, as in the past it has always been providing the requisite details called for in the earlier review of its tariff. When some other private terminals are able to furnish the certified accounts for part of the year, it is not clear as to why it is not possible for GTIPL to furnish its certified accounts for the part of the year 2011. In the absence of the actuals for the year 2011, the estimates furnished by GTIPL for the year 2011 are adjusted in line with the revised traffic estimates considered. The estimates for the year 2011 would be replaced with actuals, in the next review of tariff of GTIPL, so as to determine the actual position of surplus/ deficit for the year 2011.
- (vii) The actual performance of GTIPL during the years 2009, 2010 and 2011 is discussed below:
- (a). As brought out earlier, this Authority in its Order of March 2010 had effected a 10% reduction in the then existing tariff of GTIPL with effect from 1 April 2010. This reduction was effected across the board except for the charges pertaining to the Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO). Since the impact of the downward revision in tariff is reflected by the actual income, the estimated income for the period from April 2010 to December 2011 (except the ITRHO income quantified to the tune of ₹1061.61 lakhs for the period of nine months of the year 2010 and ₹1415.48 lakhs for the year 2011 in the Review Order) is updated to reflect the reduction in tariff, so as to enable a correct comparison between the actuals and the estimates.
- (b). The traffic was estimated at 1518034 TEUs for each of years 2009 to 2011 in the last tariff Order. GTIPL has actually handled 1559879 TEUs and 1891105 TEUs during the years 2009 and 2010 respectively. GTIPL has stated to have handled 1577242 TEUs during the period of 10 months of the year 2011. JNPT has informed that 1728651 TEUs have been handled by GTIPL during the period from January 2011 to November 2011. Citing the reason of the impact of the ongoing quay crane repairs at

the terminal, the GTIPL has estimated traffic of 1800000 TEUs for the year 2011. However, considering that GTIPL has already handled 1728651 TEUs during the 11 months of the year 2011, as communicated by JNPT, there is no reason as to why the pro-rated traffic based on actuals for the 11 months of the year 2011 should not be considered for the entire year of 2011. As such, estimated traffic at 1885801 TEUs is considered for the year 2011.

- (c). The operating income (net of rebate/ discount) as shown in the audited Annual Accounts for the years 2009 and 2010 is ₹36064.01 lakhs and ₹40501.94 lakhs respectively. The Annual Accounts for the said years report rebates/ discounts to the tune of ₹1523.25 lakhs and ₹31.63 lakhs respectively. The tariff fixing exercise cannot recognize the discounts/ rebates allowed by the private operator at his discretion. GTIPL has furnished workings to arrive at the actual income based on the volume of traffic under each category and the respective rates as prescribed in the SOR of GTIPL except for the storage income. The income so arrived at by GTIPL based on the Scale of Rates is considered. Incidentally, the income so arrived at, tallies with the income as per the audited accounts for the respective years.

The income considered by GTIPL for the year 2009 is net of provision for credit notes to the extent of ₹52.90 lakhs as shown in the Annual Accounts for the year 2009. The GTIPL has clarified that the credit note is on account of transhipment volume rebate as per the then prevalent SOR. It is seen that then prevalent Scale of Rates provided for granting rebate to transhipment volumes. Since the rebate flows from the prescription made in the Scale of Rates of GTIPL, its effect is recognised in the analysis.

The GTIPL has estimated operating income for the year 2011 for an estimated traffic of 18 lakh TEUs. Since the traffic estimates for the year 2011 is considered at 1885801 TEUs, as explained earlier, the income estimates for the year 2011 as furnished by GTIPL has been revised on proportionate basis.

Further, from the above mentioned income arrived for the years 2009 and 2010, the GTIPL has reduced an amount of ₹345.51 lakhs and ₹294 lakhs respectively being the amount paid by it to JNPT/ NSICTPL towards mixed train handling. The JNPT has reported the receipt of income from GTIPL towards mixed train handling to the tune of ₹371.41 lakhs and ₹297.40 lakhs for the years 2009 and 2010 respectively. The receipts reported by JNPT on this account are seen to be higher than the amount considered by GTIPL in its income calculation. It is understood that the receipts reported by JNPT is on accrual basis and the amount reported by GTIPL is on payment basis. Therefore, and keeping in view the position that the overall income reported by GTIPL which is net of payment made to JNPT on account of rail handling operations tallies with the audited annual accounts the position reported by GTIPL is relied upon.

For the year 2011, the GTIPL has reduced an estimated amount of ₹73.82 lakhs being the amount paid/ payable by it to JNPT/ NSICTPL towards mixed train handling. Since the traffic estimates of GTIPL for the year 2011 has been revised, the estimated amount payable by GTIPL to JNPT/ NSICTPL towards mixed train handling is also revised on proportionate basis in tandem with traffic estimate for the said year.

- (d). As seen from the Annual Accounts for the years 2009 and 2010, the other income stream of GTIPL includes interest income from Fixed Deposits and Unsecured loans, Provisions written back which are no longer required, Foreign exchange gain, Interest on Income tax refund, Scrap sales, recovery from supplier penalty, profit on sale of assets, training services fee and miscellaneous income.

The items of income namely Scrap sales, profit on sale of assets, recovery from supplier penalty and miscellaneous income appear to be arising out of normal operation of GTIPL. Therefore, these items under the head other income are considered in this analysis as was done in the earlier Order of March 2010. Interest income is not considered as part of income in fixation of tariff of major port trusts / private terminals. The exchange gain arising out of servicing of foreign currency loans are also not treated as part of income.

The GTIPL has not considered the income from training service fee to the tune of ₹31.59 lakhs and ₹6.84 lakhs reflected in the audited annual accounts for the years 2009 and 2010 respectively. As reported by the GTIPL, the income pertains to receipt on account of rendering consultancy services. However, the expenses related to the said service have not been excluded in the cost statement furnished by GTIPL. The GTIPL has not furnished any reason for excluding the said income. Since the income is accounted in the audited accounts and keeping in view that resources of GTIPL have been utilized, the income under the said head has been considered in the analysis.

The GTIPL has treated the provision no longer required and added back to the extent of ₹145.45 lakhs and ₹223.25 lakhs for the years 2009 and 2010 respectively as part of 'Other income'. Since provision kept for expenses is not treated as expenditure in the tariff fixation exercise, the provision added back to income is also not considered in this analysis.

The GTIPL has estimated income to the tune of ₹45.60 lakhs as 'Other income' for the year 2011. Considering the nature of 'Other income' as reported by GTIPL, the said 'Other income' cannot be said to move in line with traffic. Therefore, the 'other income' of ₹45.60 lakhs as furnished by GTIPL is considered without any change.

- (e). For the reasons mentioned above and based on the position maintained in the earlier Order of March 2010, the interest expenditure, provision for doubtful debts and the foreign exchange loss are also not treated as an item of cost in the tariff fixation exercise.

The operating expenses in the Annual Accounts for the years 2009 and 2010 reflect an amount of ₹93.05 lakhs and ₹83.07 lakhs respectively towards provision for contingencies. When asked to explain the nature of the said provision, the GTIPL has stated that the provision is kept for refund on the coastal containers on production of the requisite certificate issued by the Competent Authority. It is noteworthy that the GTIPL has not reported handling of any coastal containers during the years 2009 to 2011, as seen from the income workings furnished by GTIPL for the said years. Since no coastal containers have been reportedly handled by GTIPL during the years 2009 to 2011, the question of providing for refund in this regard does not arise. Nevertheless, if at all a situation arises for GTIPL to make refund on this account, then the financial effect can be accommodated in the next review of tariff of GTIPL.

- (f). As recorded in paragraph no.11(viii)(c) of the Order of March 2010, equipment hire charges estimated at the rate of ₹150/- per TEU for the year 2009 and escalation at the rate of 5.8% each for the years 2010 and 2011 was considered subject to verification with actuals during the next review of tariff. Despite a request made in this regard to furnish documentary evidence in support of the rate of ₹150/- per TEU incurred towards hire charges of equipment, the GTIPL has not furnished the documentary evidence. Since the expenditure incurred on account of hire of the said equipment is accounted in the audited accounts of the operator, as confirmed by GTIPL, the actual equipment hire expenditure is considered.

- (g). In the tariff Order of March 2010, payment of technical service fee was allowed as an item of cost for the years 2008 to 2011 subject to the condition that the GTIPL at the time of next review would produce the Income tax assessment Orders for the years 2008 to 2011 to support the admittance of this expenses by the IT department. If such evidence is not produced by GTIPL, expenditure considered for the years 2008 to 2011 was to be reviewed and fully adjusted in the next tariff revision cycle.

The GTIPL has furnished the Assessment Order only with reference to the assessment year 2008-09. The GTIPL has stated that the assessment has been carried out only upto the financial year 2007-08 (Assessment year 2008-09). As seen from the Assessment Order furnished by GTIPL, the Income tax authorities have accepted the arm's length price of the international transactions as reported by the GTIPL for the assessment year 2008-09. The Income tax authorities have allowed the Technical Service Fee as an item of expenditure in the past and it is assumed that the same will be allowed in the future. Relying on the statement made by GTIPL that assessment for the subsequent years have not yet been done, this Authority is inclined to treat TSF as part of operating costs for the years 2009 to 2011. Incidentally, the GTIPL has produced copies of the Transfer Pricing Memorandum for the financial years 2008-09 and 2009-10. These documents are only drafts and, therefore, not examined thoroughly. The position reported in the audited Annual accounts in this regard is relied upon. The GTIPL is advised to furnish copies of the Assessment Orders as and when they are obtained from the Income tax authorities.

- (h). Preliminary expenses written-off to the tune of ₹205 lakhs is considered for each of the years 2009 to 2011, as was allowed in the last tariff order of March 2010.
- (i). The audited Annual Accounts for the years 2009 and 2010 report depreciation to the tune of ₹10931.45 lakhs and ₹11592.45 lakhs respectively, whereas the Cost statement furnished by GTIPL reflects a lower amount to the tune of ₹10687.48 lakhs and ₹11348.48 lakhs respectively for the said years. The GTIPL has explained that differences are on account of the Lease rental amortization and terminal rights adjustments as done by this Authority in its previous order. In this regard, it may be recalled that in the initial fixation of tariff of GTIPL in March 2006, the amount of upfront payment alongwith the expenditure incurred on registration of License Agreement was decided to be written off over the remaining licence period of 28 years. The depreciation figures as furnished by GTIPL are stated to reflect this position and hence considered.
- (j). The net block of assets taken into account in this analysis is shown below:

Particulars	2009	2010	2011*
Net Block of assets as in the Annual Accounts	93092.29	86940.69	75754.01
Less: WDV of terminal rights as per Annual Accounts	2561.21	2151.41	1741.68
Revised Net Block	90531.08	84789.28	74012.33
Add Terminal Rights balance as per our calculations	3658.94	3512.61	3366.28
Final Net Block	94190.02	88301.89	77378.61

* Estimates

- (k). The working capital position is analysed below:
- (i). The GTIPL has considered the actual sundry debtors reflected in the Annual Accounts for the years 2009 and 2010 in the cost statement also for the respective years. This is not in line with the

provisions contained in the tariff guidelines of 2005. As such Sundry Debtors is considered as NIL.

- (ii). As per the common Order passed by this Authority dated 30 September 2008, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors.

As per the License Agreement entered by the GTIPL with the JNPT, the lease rentals are to be paid by GTIPL annually in advance. However, it is noteworthy that the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end, the entire advance gets adjusted. Hence, the average of the prepayment at 50% of the lease rental pertaining to a year is considered as prepayments of lease rentals forming part of current assets for the respective year. Such a position has been recognized in other relevant cases.

- (iii). The tariff guidelines of 2005 prescribe a limit of six months average consumption of stores excluding fuel incase of items of Inventory. When asked to confirm whether Inventory for the years 2009 to 2011 is calculated as per the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005, the GTIPL has stated that the inventory is based on the annual accounts. However, cost statement shows inventory at a lower level than the inventory figures shown in the audited annual accounts for the respective years. The inventory figures considered by GTIPL could not be verified in the absence of workings furnished by GTIPL, inspite of a request made in this regard. In the absence of requisite details, the figures furnished by GTIPL towards Inventory for the years 2009 to 2011 are relied upon.

- (iv). With reference to the cash balance, the GTIPL has stated that it has calculated the cash balance as per norms. As per the tariff guidelines of 2005, cash balance is to be allowed at one month's cash expenses. However, the Cash balance considered by GTIPL is seen to be on a lower side for the given cash expenses. Therefore, the cash balance considered by GTIPL is modified to reflect the guideline position.

- (v). The figures of current liabilities as given by GTIPL for the years 2009 to 2011 is relied upon in the analysis.

- (l). Subject to the above, the Working Capital works out to ₹2623.13 lakhs, ₹2871.78 lakhs and ₹2989.52 lakhs for the years 2009 to 2011 respectively.

As such, Capital Employed comprising of Net Block of Assets and Working capital works out to ₹96813.15 lakhs, ₹91173.67 lakhs and ₹80368.13 lakhs for the years 2009 to 2011 respectively.

- (m). In the last tariff Order of March 2010, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2009 to 2011. The same position is maintained while analyzing the actuals for the said years.

- (viii). A statement showing the analysis of the performance of GTIPL for the years 2009 to 2011 is attached as Annex - I. As stated earlier, based on the estimated position for the year 2009 and the first 3 months of 2010, the quantum of past surplus was determined in the tariff Order of March 2010, to be set off in the future tariff cycle. To determine the actual amount of past surplus to be set off, the estimates for the year 2009 upto March 2010 which had been relied upon in the Review Order of November 2010 is replaced with actuals for the corresponding period.

Based on the analysis of performance of GTIPL as discussed in the previous paragraphs, it is seen that as against the surplus of ₹1909.99 lakhs estimated for the year 2009 and upto March 2010 in the Review Order dated 3 November 2010, the actual surplus is ₹14160.62 lakhs. In other words, additional surplus to the tune of ₹12250.63 lakhs has accrued to GTIPL as compared to the estimated surplus in the review Order of November 2010.

As stated earlier, in the Review Order of November 2010, an amount of ₹5812.63 lakhs was left unadjusted to be set off in the next tariff cycle beginning from 2012 onwards. It may also be recalled that in the tariff Order of March 2010 read with the Review Order of November 2010, two instalments of past surplus has already been set off in the estimates for the year 2010 and 2011. Therefore, a sum of ₹18063.26 lakhs (i.e. ₹12250.63 lakhs + ₹5812.63 lakhs) is to be set off over the balance period of 3 years, which is the tariff cycle of the years 2012 to 2014.

- (ix). (a). For the period from April 2010 to December 2011, a summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Estimates relied upon in the Review Order			Actuals			% Variation
	2010 (9 months)	2011	Total	2010 (9 months)	2011	Total	
Traffic (in TEUs)	1138525	1518034	2656559	1418329	1885801	3304130	+ 24.38%
Op. Income	36123.95	48165.26	84289.21	47195.19	60696.45	107891.64	+ 28.00%
Total Exps (Incl. Depn)	27734.27	37704.78	65439.05	25217.26	34517.69	59734.95	- 8.72%

* The operating income estimates are moderated to reflect the across the board 10% reduction effected in the then existing rates of GTIPL with effect from 1 April 2010 (except for the income relating to the Inter Terminal Rail Handling Operations.)

- (b). The details regarding the actual Return earned by GTIPL on the Capital Employed are given in the following table:

Particulars	2010 (9 months)	2011	Average
Actual Surplus before Return earned by GTIPL	21977.93	26178.76	27518.11
Actual Capital Employed	68380.25	80368.13	84999.07
Actual Return earned on capital employed	32.14%	32.57%	32.37%
Variation in Return on Capital Employed @ 16%	100.88%	103.56%	102.31%

- (c). As can be seen from the above tables, the variation in the physical performance is more than + 20%. The average additional surplus over and above the admissible cost and permissible return achieved by the GTIPL during the said period is found to be 102.31%
- (d). As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows a variation of more than + or - 20% then 50% of such accrued benefit/ loss has to be adjusted in the next tariff cycle

It may be recalled that in paragraph no.10(F)(iii)(c) of the Review Order of GTIPL of November 2010, it has been recorded that in the tariff Order of March 2010, the traffic projections as furnished by GTIPL (without any traffic growth) were relied upon and the additional investment on container handling equipment was also taken into account for the purpose of allowing return, subject to the condition that the effect of variation in traffic will not be considered in terms of Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 but would be adjusted fully. In the same paragraph, it was also clarified that the entire additional surplus will be considered for adjustment only if the variation between the estimated and the actual traffic pertaining to the period from April 2010 to December 2011 is more than + / - 20%. Since, the variation in the estimated traffic vis-à-vis actual traffic for the period from April 2010 to December 2011 is seen to be more than 20%, the entire additional surplus of ₹243.57 crores earned during the period from April 2010 to December 2011 is to be set off fully.

- (e). As per Clause 2.13 of the tariff guidelines the past surplus is to be set off prospectively. The Guidelines do not explicitly mention the period during which the past surplus is to be set off. However, taking into account the position that in the last tariff Order of GTIPL of March 2010, the past surplus was decided to be set off over a period of five years, this Authority is inclined to set off the surplus relating to the period April 2010 to December 2011 as assessed in the current exercise over a period of five years beginning from the year 2012 onwards.
- (f). As stated earlier, surplus for the period from April 2010 to December 2011 has been assessed taking into account the estimates for the year 2011. The estimates for the year 2011 would, therefore, be replaced with actuals, in the next review of tariff of GTIPL, so as to determine the actual quantum of past surplus for the year 2011.
- (x). Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005 requires the traffic projections to be in line with the projections in the five year/ annual plan and the current/ expected growth. Inspite of a specific request to furnish an alternate set of cost statements for the years 2012 to 2014, in the light of the actual/ estimated traffic and financial/ cost details for the year 2011 keeping in view the stipulations made in Clause 2.5.1. of the tariff guidelines of 2005, the GTIPL has not furnished the requisite cost statement. In the absence of the requisite details, the cost statement of GTIPL for the years 2012 to 2014 have been constructed based on the revised estimates of traffic, income, expenditure and capital employed for the year 2011 as base.
- (xi). As stated earlier, GTIPL has considered traffic of 1395030 TEUs each for the years 2012 to 2014 based on the normative capacity based approach adopted by it. For the reasons stated earlier, the question of restricting the traffic at the capacity of the terminal assessed by GTIPL at 1395030 TEUs does not arise. At the same time, since the GTIPL has deployed 10 number of quay cranes and also taking into account the position that the operating cost and capital cost of all 10 cranes are accommodated in the cost statement, capacity of the terminal with 10 quay cranes works out to 1992900 TEUs at 70% utilisation. Incidentally, the yard capacity is not a constraint at GTIPL.

It may be recollected that the GTIPL during the joint hearing has stated that it would be capable of handling above 2.1 million TEUs in the same facility if tariff increase is granted, as proposed by it. Even the JNPT during the joint hearing has submitted that the capacity of GTIPL is 2.2 million TEUs as of 31 March 2011, as per the communication received from the Ministry. However, the GTIPL has disputed the figure of 2.2 million TEUs. The difference in the optimal capacity determined by us and the capability of GTIPL to handle 2.1 million TEUs as well as the capacity assessed by the Ministry may perhaps be due to different parameters of efficiency considered by the respective parties. The capacity of 1992900 TEUs given the deployment of 10 quay cranes as mentioned above is at 70% utilization of the facilities.

The actual growth in container traffic during the years 2007 to 2011 has not been consistent. While the growth in the year 2008 as compared to traffic for the year 2007 was 29%, the growth in the year 2009 as compared to traffic for the year 2008 was around 2.50%, the growth in the year 2010 as compared to traffic for the year 2009 was around 21% and whereas there is a marginal reduction in traffic (estimated) for the year 2011 as compared to the traffic for the year 2010. Since the past trend of growth is found to be erratic, the trend is not found useful to estimate the traffic growth for future. If a traffic growth of 3% year on year over the traffic for the year 2011 at 1885801 TEUs for the years 2012 to 2014 is considered, then the traffic estimates work out to 1942375 TEUs, 2000646 TEUs and 2060666 TEUs respectively, which is comparable to the optimal capacity based on the deployment of 10 quay cranes at 70% utilization.

If at all, there is a significant reduction in the actual traffic handled by GTIPL as compared to the traffic estimates relied upon now, it is open for the GTIPL to seek an ahead of schedule review of its tariff in terms of clause 3.1.8 of the tariff guidelines, 2008.

- (xii). The operating income estimated by GTIPL in the cost statement for the years 2012 to 2014 is for a traffic of 1395030 TEUs. The estimated operating income for the years 2012 to 2014 has been updated to reflect the traffic estimates of 1942375 TEUs, 2000646 TEUs and 2060666 TEUs for the years 2012 to 2014 respectively for the said years.

The GTIPL has stated to have applied an exchange rate of ₹44.96 per US\$ to estimate the income from the dollar denominated tariff items. Normally, the dollar exchange rate prevailing at the time of finalization of the case in reference is considered as base to determine the income from the dollar denominated tariff items for the future period. However, given the sudden volatility leading to sharp weakening of the Rupee vis-à-vis the US dollar, it may not be possible to say for certain that this position will continue for next three years. The average exchange rate for the last year was of ₹46.33 per US\$, which is considered in the analysis for estimating of income from dollar denominated tariff items for the years 2012 to 2014. In any case, exchange rate fluctuation may not be a significant issue in income estimation in this case since only limited tariff items are denominated in US\$ terms.

Therefore, from the income workings furnished by GTIPL, the income from the dollar denominated tariff items like Restows, Hatch covers, Reefer and Shutouts have been updated with reference to the exchange rate of ₹46.33 per US\$ for all the years under consideration.

Inspite of a specific request, the GTIPL has not furnished workings to arrive at the income from the storage charges. It is to be noted that storage charges prescribed in the Scale of Rates of GTIPL are dollar denominated. In the absence of workings, the income furnished on this account for the year 2011 is updated with reference to the exchange rate of ₹46.33 per US\$.

From the workings for income furnished by GTIPL for the year 2011, it is seen that the GTIPL has considered Inter Terminal Rail Handling Operations (ITRHO) income by considering 20% of the total traffic as ICD containers moved by rail which would attract the levy of ₹400/- per TEU. Relying upon the percentage of ICD containers moved by rail, as furnished by GTIPL, the ITRHO income is calculated on the revised traffic estimates of GTIPL for the years 2012 to 2014. The income on this account thus works out to ₹1553.90 lakhs, ₹1600.52 lakhs and ₹1648.53 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. In addition, the GTIPL has considered the estimated receipts from JNPT and NSICTPL as share for mixed train handling of ICD containers at ₹82.42 lakhs for the year 2011. Since the receipts from other terminals do not have a bearing on the traffic of GTIPL, the same level of receipts is considered for the years 2012 to 2014.

Thus, the estimated ITRHO income for the years 2012 to 2014 works out to ₹1636.32 lakhs, ₹1682.94 lakhs and ₹1730.95 lakhs for the years 2012 to 2014.

'No traffic of coastal containers for the years 2009 to 2014 is reported.

By considering the revised estimated traffic for the years 2012 to 2014 as explained earlier and by considering the Exchange rate of ₹46.33 per US\$, the revised income works out to ₹62633.40 lakhs, ₹64509.93 lakhs and ₹66442.76 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively.

The GTIPL has not furnished workings for the 'Other income' estimated to the tune of ₹45.60 lakhs during the years 2012 to 2014. The estimated other income of ₹45.60 lakhs for the year 2011 is maintained for the years 2012 to 2014 since 'Other income' cannot be said to move in line with traffic, in view of its nature.

- (xiii). Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of 2005 requires that the expenditure projections of the major port trusts / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Whole Sale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. Accordingly, this Authority has decided to consider an escalation factor of 6% for the expenditure projections in the tariff cases to be decided during the year 2011-12, as communicated to all the major port trusts and private terminal operators including GTIPL vide letter no. TAMP/27/2005-Misc dated 11 July 2011.
- (xiv). The Operating and Direct Labour Cost consists of cost relating to RTG operators man-power cost, lashing & securing cost and Hazardous cleaning cost.

(a). RTG operators cost:

The GTIPL has reported to have outsourced the operation and maintenance of RTGs based on a competitive bidding procedure. From the copy of Agreement dated 23 June 2009, it is seen that the agreement entered into by GTIPL is for a period of 9 years. As seen from the workings, the GTIPL has apportioned 55% of the RTG operations and maintenance cost under RTG operators manpower cost as direct labour cost and the remaining 45% under Repairs & Maintenance cost for the purpose of accounting the expenditure, instead of 1/3rd and 2/3rd being allocated in the tariff Order of March 2010. Nevertheless, the quantum of allocation of the expenditure to two different heads made by GTIPL is considered since as the total expenditure is relevant for deciding the financial position for the three years under consideration.

The rate of 11.50 Euro per hour considered by GTIPL for the year 2011 is seen to be after applying an escalation factor of 6% over the actual rate of 10.85 Euro per hour considered by GTIPL for the year 2010. The Agreement entered by GTIPL in this regard for 9 years stipulates price escalation at the rate of 5% for the first year and 6% for the second year upto 31 May 2012. The rate of 11.50 Euro per hour for the year 2011 has been escalated by 6% each for estimating the expenditure under this head for the years 2012 to 2014, by GTIPL, which is in line with the escalation factor adopted by this Authority for the estimation of expenditure relating to tariff cases to be decided during the year 2011-12.

The GTIPL has estimated the expenditure based on the exchange rate of ₹64 per Euro for the year 2011 and ₹66 per Euro each for the years 2012 to 2014. The average exchange rate for the last year was ₹64.46 per Euro, which is considered for estimating expenditure under the said head for the years 2012 to 2014, for the reasons brought out already.

The payment to the contractor is based on the total RTG hours in a year, which is estimated at 234092 hours per annum by GTIPL for the year 2011. Inspite of a query, the GTIPL has not furnished the basis for the estimated RTG hours of 234092 hours. It may be recalled that in the tariff Order of March 2010, a 10% improvement in the RTG productivity was considered on the ground that the output level for handling by RTGs then

reported by GTIPL at 14.08 TEUs per hour was found to be lower than the normative output level of RTGs at 20 TEUs per hour. Considering 204% handling as considered in the last tariff Order and reported by GTIPL and taking into account the estimated traffic of 2011, as given by GTIPL, it is seen that the output level for RTGs works out to around 15.68 TEUs per hour, which is only a marginal improvement in productivity. Since the RTG output level at 15.68 TEUs per hour is still lower than the normative output level of RTGs at 20 TEUs per hour, a 10% improvement in the RTG hours for the years 2011 to 2014 is considered over the respective previous year, taking the RTG hours given by GTIPL for the year 2011 as base. The revised RTG hours per annum for the revised traffic is therefore, considered at 220725 hours, 205275 hours, 191568 hours and 179436 hours for the years 2011 to 2014.

The moderated estimated expenditure under this head works out to ₹893.50 lakhs, ₹887.14 lakhs, ₹877.58 lakhs and ₹871.32 lakhs respectively for the years 2011 to 2014.

(b). Lashing and Securing Cost:

Lashing and securing work has been outsourced by the GTIPL at a rate of ₹12.25 per box and the contract is valid for 2 years from January 2010 to December 2011. Inspite of a query, the GTIPL has not furnished the workings for the estimates of the said expenditure. The expenditure for the years 2012 to 2014 estimated by GTIPL for traffic of 1395030 TEUs has been updated to reflect the expenditure for the revised traffic for the respective years. While doing so, the escalation factor of 6% per annum considered by GTIPL for estimating the expenditure for the years 2013 and 2014, is maintained.

(c). Hazardous bund cleaning:

It is understood that the cleaning and disposal of hazardous and non-hazardous bund have been outsourced to a private party. From the copy of the document furnished by GTIPL, though it is seen that the contract is valid upto June 2012, it is not found possible to correlate the rates mentioned in the document with the amount estimated by GTIPL for the year 2011. The expenditure for the years 2012 to 2014 estimated by GTIPL for the traffic of 1395030 TEUs has been updated to reflect the expenditure for the revised traffic for the respective years. While doing so, the escalation factor of 6% per annum considered by GTIPL for estimating the expenditure for the years 2012 to 2014, is maintained.

(xv). The estimated Equipment running cost comprises of power cost, fuel cost and cost of repairs and maintenance. Each item of estimate is discussed in the following paragraph:

(a). Power Cost:

The GTIPL has maintained the actual average power consumption per TEU of 10.07 units per TEU for the year 2010 to estimate the power consumption for the years 2011 to 2014.

The GTIPL has considered the unit rate of ₹11.66 per unit for the year 2011, which is supported by documentary proof and necessary workings. The GTIPL has also furnished the latest electricity bill for the month of October 2011 and workings to show that the unit cost of electricity is ₹12.36 per unit. Since the latest unit rate is available, the estimate of power cost furnished by GTIPL for the year 2011 has been updated to reflect the unit cost of electricity at ₹12.36 per unit for the months of October to December 2011. The unit cost of electricity at ₹12.36 per unit is taken as base and escalated by 6% per annum for the years 2012 to 2014.

The fixed power costs estimated for the year 2011 has been taken as base and escalated by 6% per annum for the years 2012 to 2014, by GTIPL. The same position is relied upon in the analysis.

(b). Fuel Cost:

The fuel consumption at 2.2007 litres per TEU, 2.2484 litres per TEU and 2.2933 litres per TEU for the years 2012 to 2014 respectively has been estimated by GTIPL by considering an escalation of around 2% over the estimated consumption for the year 2011 at 2.119 litres per TEU. The estimates for the year 2011 itself has been escalated by around 14% over the actual fuel consumption of 1.86 litres per TEU for the year 2010. The reason for the year on year increase in the fuel consumption per TEU has not been justified by GTIPL. The actual fuel consumption of 1.86 litres per TEU for the year 2010 is taken as base and maintained for the years 2011 to 2014.

The unit cost of fuel considered by GTIPL at ₹41.63 per litre for the year 2011 is updated to the prevailing rate of ₹45.28 per litre. The unit cost of fuel for the year 2011 is escalated by 6% per annum for estimating the expenditure for the years 2012 to 2014.

(c). Repairs and Maintenance cost:

The estimated repairs and maintenance cost for the year 2011 is escalated by 6% per annum for estimating the said expenditure for the years 2012 to 2014.

- (xvi). The estimate of equipment hire charges relates to hire of 25 numbers of tractor trailers for handling containers. The estimated pattern of usage of tractor trailers as given by GTIPL is 100% of the estimated throughput for movement upto container yard, 26% of the estimated throughput from yard to rail and around 12% of estimated throughput for inter-terminal transfer. The GTIPL has considered a hire charge of ₹108 per TEU for movement upto container yard and from yard to rail and has considered a hire charge of ₹110 per TEU for inter-terminal transfer.

The hire charge per TEU considered by GTIPL for the year 2011 is seen to be within the range of ₹112 to ₹99.50 per TEU as prescribed for slab wise structure in the copy of the Agreement furnished by GTIPL. Hence the rate per TEU of hire charge considered by GTIPL is relied upon. The estimates of equipment hire charges for the year 2011 as given by GTIPL is updated to reflect the revised traffic of 1885801 TEUs for the year 2011 and is taken as base to estimate the expenditure under this head for the revised traffic for the years 2012 to 2014 with 6% escalation per annum.

- (xvii). The GTIPL has estimated lease rentals payable to JNPT at ₹3609.91 lakhs, ₹3746.32 lakhs and ₹3888.51 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. Though the GTIPL has furnished workings showing broad breakup of lease rent payable for different category of land and other assets, the break-up does not give details like area considered for different category of land and other assets and the unit rate therefor. The JNPT has confirmed that the estimates of lease rentals furnished by GTIPL are in order. The estimates of lease rentals are considered as furnished by GTIPL.

- (xviii). Inspite of a request, the GTIPL has not furnished workings to arrive at the estimated Insurance cost for the years 2011 to 2014. The GTIPL has furnished copy of the Insurance policy document pertaining to the period from July 2010 to July 2011. However, the estimates of Insurance cost furnished by GTIPL at ₹396.43 lakhs, ₹420.22 lakhs and ₹445.43 lakhs for the years 2012 to 2014 could not be linked to the Policy document furnished by GTIPL. The GTIPL is seen to have escalated the actual insurance cost for the year 2010 by 6% per annum to estimate the insurance cost for the years 2011 to 2014. The estimates of Insurance cost as furnished by GTIPL for the year 2011 is maintained for the years 2012 to 2014, in the absence of workings not being furnished by the GTIPL.

(xix). As reported by GTIPL, the estimated other expenses relate to internal transportation, operational water, inventory differences, inventory written off, customs duty/ clearance on spare parts, shifting cargo/ vessel expenses, cargo claims/ recovered, operational lubricants etc. The GTIPL has not linked this expenditure to the projected traffic. The GTIPL has estimated the said expenditure at ₹251.02 lakhs, ₹266.08 lakhs and ₹282.05 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively, by applying an escalation factor of 6% per annum over the estimate of respective previous year, taking the estimates for the year 2011 as base. This position is relied upon in the analysis.

(xx). The payment of Technical Service Fee for the years 2012 to 2014 is not supported by any documentary evidence. Though the GTIPL has not furnished workings to arrive at the amount of Technical service Fee (TSF) estimated for the years 2012 to 2014, it has requested to consider the current exchange rate for estimation of Technical Service Fee.

Relying on the assessment made by the Income Tax authority regarding payment of technical service fee by GTIPL to the associated enterprises for the assessment year 2008-09, it can be reasonably presumed that such payment will be similarly treated for the years 2012 to 2014 also. However, in the absence of workings, no moderation is carried out in the estimates of Technical Service Fee, with regard to the latest exchange rate. The estimates furnished by GTIPL for the years 2012 to 2014 is relied upon, in this exercise, subject to the condition that the GTIPL at the time of next review would produce the Income tax assessment Orders for the years 2009 to 2014 to support the admittance of this expenses by the IT department. If such evidence is not produced by GTIPL, the expenditure considered for the years 2009 to 2014 would be reviewed and fully adjusted in the next tariff revision cycle.

(xi). The GTIPL has not separately claimed any allowance for efficiency gain, as it has maintained a stand of determining tariff with reference to the standard capacity of 1395030 TEUs as assessed by it, with perhaps an assumption that the revenue contribution from the actual volumes handled above the standard capacity so determined by it, would be the reward for efficiency. The users are of the view that efficiency and efforts put in to achieve higher than the expected targets should always be rewarded. As such, the users have urged for ensuring recognition of efficiency of the terminal by way of rewarding the terminal. Efficiency gain is to be assessed and factored in future estimates in terms of Clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005.

Clause 2.4.1. of the guideline states that the benchmark for efficiency will be the average performance of the same operator at the same terminal achieved in the immediately preceding tariff cycle. For this purpose a comparison will have to be made of the cost reduction achieved by the operator in the immediately preceding tariff cycle with that of the tariff cycle, which preceded it.

As such it is necessary to make a comparison of the relevant items of cost incurred during the years 2010 and 2011 (covered by the tariff Order of March 2010) with the corresponding relevant items of actual cost incurred during the years 2006 to 2008 (covered by the tariff Order of August 2006) and the year 2009 which formed part of the extended period of validity of the August 2006 Order, as explained earlier. The computation of efficiency gain with respect to the cost items which are variable with traffic is explained hereinunder:

(a). Power cost:

The power consumption for the years 2006 and 2007 are not separately available from the earlier records. By considering the actual unit cost of electricity for the year 2008 at ₹8.87 per unit, the power consumption for the years 2006 and 2007 is worked out at 15.75 units per TEU and 10.64 units per TEU respectively. The power consumption for the year 2008 was 13.73 units per TEU, as recorded in the March 2010 Order of GTIPL. The actual power consumption for the year 2009 as reported by GTIPL in the

current tariff review exercise is 9.55 units per TEU. Thus the average power consumption per TEU for the years 2006 to 2009 works out to 12.42 units per TEU.

The actual power consumption for the year 2010 as well as the estimated power consumption for the year 2011 as reported by GTIPL is 10.07 units per TEU. Accordingly, there is a reduction in the power consumption per TEU by 2.35 units. It is to be noted that the estimates of power cost for the years 2012 to 2014 rely upon the power consumption of 10.07 units per TEU. 50% of the Efficiency gain at 1.17 units per TEU at the escalated unit rate of electricity on the revised estimated traffic is allowed for each of the years 2012 to 2014.

(b). Fuel cost:

The fuel consumption for the year 2006 is not separately available. By considering the actual cost of fuel for the year 2007 at ₹35.39 per litre, the fuel consumption for the year 2006 is worked out at 4.60 litres per TEU. The fuel consumption for the years 2007 and 2008 is 2.21 litres per TEU and 2.17 litres per TEU, as considered in the March 2010 Order of GTIPL. The actual fuel consumption as reported by GTIPL is 1.81 litres per TEU for the year 2009. Thus the average fuel consumption per TEU for the years 2006 to 2009 works out to 2.70 litres per TEU.

The actual fuel consumption as reported by GTIPL is 1.86 litres per TEU for the year 2010 and the estimated fuel consumption as reported by GTIPL is 2.119 litres per TEU for the year 2011. For the reasons recorded earlier, the fuel consumption for the year 2011 is also maintained at 1.86 litres per TEU. Thus, the average fuel consumption per TEU during the years 2010 and 2011 is considered at 1.86 litres. Accordingly, there is a reduction in the fuel consumption per TEU by 0.84 litres. 50% of the Efficiency gain at 0.42 litres per TEU at the escalated unit rate of fuel on the revised estimated traffic is allowed for each of the years 2012 to 2014. It is to be noted that the estimates of fuel cost for the years 2012 to 2014 rely upon the fuel consumption of 1.86 litres per TEU.

(c). Equipment hire charges:

The per TEU equipment hire charges for the years 2006 and 2007 are not available. For the year 2008, the GTIPL has reported the hire charge at ₹100/- per TEU. As stated earlier, the GTIPL has neither furnished workings nor furnished the documentary evidence to support per TEU hire charge for the years 2009 to 2011. The GTIPL has considered a hire charge of ₹108 per TEU for movement upto container yard and from yard to rail and has considered a hire charge of ₹110 per TEU for inter-terminal transfer for the years 2012 to 2014. As per the stipulation made in the Guidelines, the benefit of Efficiency can be given to an operator only if it continues to project the future cost at a reduced level. The GTIPL is seen to have considered a higher rate for estimating equipment hire charges. Hence, Efficiency gain in respect of Equipment hire charges is not considered.

Thus, the amount to be allowed on account of the Efficiency Gain in power and fuel together works out to ₹689.56 lakhs, ₹752.86 lakhs and ₹821.97 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively.

- (xxii).** The Management and Administration Overheads comprises of Salary of staff and the related Staff welfare expense, as seen from the details furnished by GTIPL. This item of expenditure is different from the Operating labour cost as the operating labour cost is with reference to the expenditure related to the RTG operators. The GTIPL has not linked the Management and Administration Overheads to the projected traffic and has estimated this expenditure for the years 2012 to 2014 by considering an escalation of around 7.50% over the estimated expenditure of the respective previous years, taking the estimates for the year

2011 as base. To a query in this regard, the GTIPL has stated that the estimates of management and administration overheads include additional impact on account of increments to be given as per the Collective Bargaining Agreement (CBA) signed with the Internal Union. The GTIPL has furnished a copy of the Agreement dated 27 September 2011 which would be valid till March 2014. However, from the Annex forming part of the Agreement, it is seen that there is an increase in wages to the tune of 19% for the period from April 2011 to March 2012, 15% increase from April 2012 to March 2013 and 13% increase from April 2013 to March 2014, with respect to some category of employees only. In view of the above position, the Management and Administration Overheads as estimated by GTIPL for the years 2012 to 2014 is relied upon in the analysis, subject to verification of estimates with actuals in the next review of tariff of GTIPL.

- (xxiii). The General Overheads comprise of Repairs and maintenance of Office, Employee Insurance, Food and Canteen Expenses, Training expenses, Office Repair charges, Office Electricity expenses, CISF Security fees, facilities maintenance, Conveyance, Printing & Stationary, Travel and Marketing Expenses, Communication Cost, Professional Charges - Audit Fees and Legal Charges, Hardware & Software Maintenance etc. GTIPL has estimated the said expenditure at ₹4679.59 lakhs, ₹4960.36 lakhs and ₹5257.99 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively, by applying an escalation factor of 6% per annum over the estimate for the year 2011. This position is relied upon in the analysis.
- (xxiv). Preliminary expenses written off to the tune of ₹205 lakhs per annum for the years 2012 to 2014 is in line with the approach adopted in the tariff Order of March 2010 and relied upon in the analysis.
- (xxv). The GTIPL has not estimated any Finance and Miscellaneous Income and Expenditure for the years 2012 to 2014.
- (xxvi). Inspite of a specific request to furnish Form – 4A which gives details of Capital Employed with respect to the years 2012 to 2014, the GTIPL has not furnished the same. The net block of assets furnished in the Form – 4A for the year 2011 is taken as base and adjusted for depreciation, to determine the net block of assets for the years 2012 to 2014. The adjustment relating to Lease rental amortization and terminal rights adjustments as explained in the earlier part of the analysis, is reckoned with while arriving at the net block of assets for the years 2012 to 2014. It is relevant to mention here that inspite of a query in this regard, the GTIPL has not furnished details of additions to its gross block of assets, if any, for the years 2012 to 2014.

(xxvii). Working Capital:

On the ground that the normative level of assets does not recognize Working capital as part of the Capital Employed, the GTIPL has not estimated Working capital for the years 2012 to 2014. However, we have recognized Working capital on the following basis for the years 2012 to 2014:

- (a). As already mentioned, prepayments of certain expenses which flow from the provisions of the Licence Agreement can be considered as Sundry Debtors.
- As per the License Agreement entered by the GTIPL with the JNPT, the lease rentals are to be paid by GTIPL annually in advance. Accordingly, as explained in the initial part of the analysis, 50% of the lease rentals for the years 2012 to 2014 have been considered as prepayments of lease rentals forming part of current assets for the said years.
- (b). The tariff guidelines of 2005 has prescribed a limit of six months average consumption of stores excluding fuels incase of items of inventory. In the absence of requisite details, the level of inventory considered for the year 2011 by GTIPL is maintained for the years 2012 to 2014.

- (c). Cash balance has been calculated at one month's operating expenses including overheads.
 - (d). The figure of current liabilities as relied upon for the year 2011 is maintained for the years 2012 to 2014.
 - (e). Subject to the above, the Working Capital works out to ₹3249.60 lakhs, ₹3451.08 lakhs and ₹3664.98 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively.
- (xxviii). Capital Employed comprising of Net Block of Assets and Working capital works out to ₹68723.93 lakhs, ₹57021.13 lakhs and ₹45330.75 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively.
- (xxix). As stated earlier, the optimal capacity of GTIPL has been assessed at 1992900 TEUs. This assessment is for the purpose of deciding the entitlement of GTIPL for the maximum permissible level of Return on Capital Employed as per Clause 2.9.10 of the 2005 guidelines. Since the capacity utilization works out to more than 60%, Return on the Capital Employed at the rate of 16% is allowed for the years 2012 to 2014. It is to be borne in mind that the capacity of 1992900 TEUs is the optimal capacity at 70% utilization.
- (xxx). Subject to the above discussions, the Cost statement has been modified. The modified Cost statement is attached as Annex - II. The results disclosed in the Cost statement are summarized below:
- | Particulars | 2012 | 2013 | 2014 | Total |
|---|--------|--------|--------|---------------------|
| Operating Income | 626.79 | 645.56 | 664.88 | 1937.23 |
| Net Surplus | 257.20 | 278.69 | 299.59 | 835.48 |
| Net Surplus as a percentage of Operating Income | 41.03% | 43.17% | 45.06% | 43.09%
(Average) |

In view of the revenue surplus position even at the existing level of tariff after adjusting all admissible estimated costs and permissible return, depicted in the Cost statement, no case emerges for granting any increase in tariff as proposed by the GTIPL. There is infact a strong case to effect a reduction in the existing level of tariff at GTIPL to maintain the cost plus approach envisaged by the tariff guidelines of March 2005.

- (xxxi). The average net surplus position of 43.09% is with reference to the estimated operating income for the years 2012 to 2014 at the existing tariff which includes the estimated income from rail handling operations of ICD containers (ITRHO) at ₹1636.32 lakhs, ₹1682.94 lakhs and ₹1730.95 lakhs for the years 2012 to 2014 respectively. Since the tariff for the ITRHO containers is governed by a separate tariff Order and commonly applicable to all the terminals at JNPT, the reduction warranted by the cost position will not be applicable on the existing rate of ₹400 per TEU for ITRHO of ICD containers. Taking into account the net surplus of ₹835.48 crores for the years 2012 to 2014 and considering the adjusted estimated operating income of ₹1886.73 crores for the corresponding period, the average net surplus as a percentage of operating income works out to 44.28%. The existing tariff level is, therefore, reduced by 44.28% across-the-board.
- (xxxii). The proposal of GTIPL is not based on itemwise cost for each tariff item. The GTIPL was requested to furnish cost elements considered in the proposed charges. The GTIPL has expressed its inability to provide such information, on the ground that it does not maintain separate cost details of the activities. Since the proposed tariff for individual services is not with reference to the cost of providing the respective services, it is possible that the deficit in one component of operation is cross subsidized by the surplus in other components. The GTIPL is advised to gear up its internal system so that it can draw up its proposal supported by cost details for individual activities at the time of next review of its tariff.

- (xxxiii). The GTIPL has sought different percentage of increase for different tariff items for some or the other reasons. In this context, it is relevant to note here that if any increase in tariff is granted as sought by GTIPL, it would further increase the percentage of across the board reduction in tariff, as discussed in the earlier paragraph, owing to accrual of additional income from such higher level of tariff. Non prescription of higher rates as proposed by GTIPL would not, however, put GTIPL in a disadvantageous position for the reason that the cost position is analysed for the terminal as the whole and, as stated in the preceding paragraph, since the tariff for individual services is not with reference to the cost of providing the respective services, flow of cross-subsidies between different component of operations will maintain the revenue equilibrium.
- (xxxiv). The GTIPL has proposed to have the tariff for normal empty container at par with the tariff of normal loaded container. Similarly, it has proposed to have the tariff for empty transhipment container at par with the tariff of loaded transhipment container. Also, the GTIPL has proposed to prescribe the rates for empty ODCs at par with the rates for loaded ODCs. The reason being given that costs for handling empty and loaded container is almost the same and also because Clause 5.3 of the tariff guideline of 2005 stipulates that Charges for ship-shore handling and storage of loaded and empty containers will continue to be the same.

With regard to the stipulation contained in the guidelines as mentioned by GTIPL, it is noteworthy that the guideline stipulates uniform rate for handling loaded and empty containers only with reference to a ship to shore transfer. However, incase of GTIPL, a consolidated rate has been prescribed for ship to yard transfer. In such a scenario, it may not be possible to extend the scope of the stipulation of the guidelines for ship to yard transfer, as proposed by GTIPL.

The GTIPL has not established as to how the costs for handling empty and loaded container are the same. It is relevant to mention here that the Scale of Rates of the neighbouring terminals of GTIPL viz., JNPT container terminal and NSICTPL prescribe lower tariff for the empty containers as compared to the loaded containers. The users like MANSA and SCI have objected to the proposal of GTIPL. In view of the above, this Authority is not in a position to approve the proposal of GTIPL for prescription of uniform rates for loaded and empty containers.

- (xxxv). In the existing arrangement, the reefer containers are treated at par with normal containers. For hazardous containers, a premium of 25% over the rates for normal containers is prescribed. Now, the GTIPL has proposed that the hazardous containers and reefer containers to attract 2 times the charges prescribed for the normal containers.

For the proposal of GTIPL to treat the reefer containers at par with hazardous containers, the GTIPL has stated that every terminal has dedicated reefer stacks just as the case for hazardous containers and that special care is to be taken for handling hazardous and reefer containers considering the associated risk factor involved in these containers. Also, as per clause 5.3 of 2005 Guidelines higher charges would be allowed for containers having hazardous goods, reefer and for any special services.

Though Clause 5.3 of the tariff guidelines stipulate that higher charges would be allowed for containers having hazardous goods, reefer and for any special services, Clause 5.7.3 of the guidelines stipulates that premium to the extent of 25% would be allowed incase of hazardous containers. Thus, by harmonious reading both the stipulations together, it appears that premium of only 25% can be allowed incase of handling hazardous containers.

With regard to Reefer containers, it is relevant to mention here that the Scale of Rates of the neighbouring terminals of GTIPL viz., JNPT container terminal and NSICTPL treat reefer containers at par with normal containers. The users have also objected to the proposal of GTIPL. The additional income furnished by the GTIPL in this regard is a combined position involving the Hazardous as well as

reefer containers. The financial implication for the reefer containers alone is not furnished. Therefore, this Authority is not in a position to accede to the request of the GTIPL to prescribe premium for handling reefer containers. The existing arrangement to treat the reefer containers at par with normal containers will continue.

(xxxvi). The GTIPL has proposed to charge the ODC transhipment containers at twice the rates for the normal transhipment containers on the ground that as per the model Scale of Rates of TAMP, transhipment ODCs are eligible for double the rates applicable to normal transhipment containers.

In this regard, it may be recollected that the GTIPL in their Review application which culminated in the tariff Order of November 2010 had, interalia, proposed to prescribe rates for transhipment ODCs at twice the rates for the normal transhipment containers. As recorded at paragraph no.10(G)(ii)(d)(ii) of the Order dated 3 November 2010, the tariff guidelines of 2005 do not stipulate a higher rate for handling ODCs. In the neighbouring terminals at NSICT and container terminal operated by JNPT, the rates prescribed for ODCs do not differentiate between transhipment ODC containers and other ODC containers. Additional efforts are involved in handling ODC's. However, the cost details are not quantified and furnished separately. The extra cost, if any, is in any case built into the expenditure estimates for the terminal as a whole. This Authority was, therefore, not in a position to accede to the request made by GTIPL in this regard, at that point of time. The GTIPL was advised to propose higher charges for handling transhipment ODCs in the next review of tariff of GTIPL, supported by cost details, if it so desires.

Even now, the GTIPL has not furnished the cost details as sought by this Authority in the earlier occasion, to justify the prescription of higher rates for handling transhipment ODCs. In this backdrop, this Authority is not inclined to accede to the request made by GTIPL in this regard.

(xxxvii). The GTIPL has proposed a 29.50% increase in the rates for Opening of Hatchcover and replacing it (Section 5), Restows (Section 6) and Shut outs (Section 7), over the existing tariff so as to have the rates at par with that of NSICTPL for similar services.

To have similarity in the rates for similar services rendered at other terminal cannot be a ground to seek a higher increase in tariff. It may have to be borne in mind that rates for services rendered at a particular terminal are arrived based on the terminal's cost position. At the same time, if the proposal of GTIPL is supported with cost justifications with reference to its terminal, its request can be processed. However, inspite of a request, the GTIPL has not furnished any cost workings in support of its proposal. The proposal of GTIPL seeking a higher percentage of increase in the rates for Hatchcover, Restows and Shut outs, is not acceded to.

(xxxviii). The GTIPL has proposed 94.28% increase in the existing rates for Reefer Monitoring and Connection (Section 8) in view of the substantial hike in electricity cost due to change in the tariff category of GTIPL from industrial to commercial. The GTIPL has also stated that with the proposed increase in tariff, the rates for the said service would almost be at par with that of NSICTPL for similar service. In this regard, it may be recollected that the GTIPL in their Review application which culminated in the tariff Order of November 2010 had, interalia, proposed higher charges for Reefer connection on the ground of increase in the electricity cost. As recorded in paragraph no.10(G)(ii)(b) of the Order dated 3 November 2010, the basis for the proposed increase in the charges for Reefer Monitoring and Connection is stated to be on account of higher electricity consumption and increase in unit rate of electricity. However, since the expenses related to handling reefer containers had already been captured in the tariff Order of March 2010 and also since no new position was been brought out by GTIPL then, warranting increase in the charges for Reefer monitoring and connection, this Authority had not acceded to the request made by GTIPL then.

Now, an electricity consumption of 10.07 units per TEU has been considered in the analysis, as furnished by GTIPL, to determine the power costs for the years 2012 to 2014 apart from the allowance for efficiency gain. The per unit cost of electricity at ₹12.36 per unit for the year 2012 has also been considered based on the documentary evidence furnished by GTIPL. The expenses relating to the Reefer containers have already been captured in the cost position of the terminal as a whole. No other justification has been furnished by GTIPL in support of its proposal seeking a higher increase in tariff for the Reefer monitoring and connection. The proposal of GTIPL in this regard is not approved.

(xxxix). The existing Scale of rates prescribe Reefer Monitoring and Connection charges on 4 hourly basis. In the proposed Scale of Rates, in addition to the existing arrangement, the GTIPL has proposed charges for Reefer Monitoring and Connection on per day basis also for having uniformity in the billing process.

In the Scale of Rates of all other major container terminals in India, the rates for Reefer Monitoring and Connection has been prescribed on four hourly basis, in line with the Clause 5.7.1 of the tariff guidelines of 2005. The GTIPL has not explicitly brought out the occasions when the GTIPL would like to invoke the levy on per day basis. Prescription of different levies for the same service in the Scale of Rates would lead to confusion, apart from the proposal not being in line with the guideline position. This Authority, therefore, allows the existing arrangement of prescription of levy for Reefer Monitoring and Connection on four hourly basis, to continue.

(xL). The GTIPL has proposed to introduce a new Note no. 4 under Section – 8 stating that for reefer containers if the return air temperature at the time of gate in is having a variation of more than 5° C as compared to the set temperature, then the plugging charges will be doubled. While responding to a query in this regard, the GTIPL has stated that a reefer container and the reefer machinery is basically designed to maintain a temperature which is referred to as set temperature depending on the perishables that are stuffed in the container. Improper Cargo Stuffing at a temperature higher than the set temperature leads to the reefer container machinery to bring down the temperature to the set temperature. As such, the GTIPL has proposed the said conditionality to ensure that the cargo stuffing for reefer containers are adhered to as per International Standards.

The GTIPL has not explicitly brought out as to how such a situation was dealt by it in the past. Moreover, there is no prescription of a similar conditionality in the Scale of Rates of any other major container terminals in India. The GTIPL has not brought out any special circumstances warranting the need for a specific prescription in this regard at its terminal. This Authority, therefore, is not in a position to approve the proposed conditionality.

(xLi). The GTIPL has proposed a new tariff item under Section 8(ii) towards Pre-trip Inspection including supply of electricity at US\$ 47.68 per move. As mentioned by GTIPL, Pre trip inspection (PTI) is an optional service which is done at the request of the users to check reefer machinery preparedness before handing over empty reefer unit for cargo stuffing. In response to a query in this regard, the GTIPL has expressed its inability to furnish the cost justification for the proposed rate. In the absence of the cost details, the Authority is not in a position to approve the proposed rates for Pre-trip Inspection.

(xLii). The existing rate for fixing of bottle seals has been proposed to be increased by 300% i.e. from the existing rate of ₹200/- to ₹800/- by GTIPL. The GTIPL has stated to have proposed the increase so as to discourage and to have a deterrent effect, thereby preventing the containers from entering the terminal without seals which is against the law.

The users like SCI and MANSA have objected to the said increase in the rates. However, considering the position that the proposed levy is penal in nature, the proposal of GTIPL is, therefore, approved.

- (xLii). The conditionality relating to the levy of 'One door Open charge', as approved in the Order dated 3 November 2010 of GTIPL is reinstated in the proposed Scale of Rates of GTIPL.
- (xLiv). The GTIPL has proposed a 13.87% increase in the dwell time charges of Loaded Import containers so as to make the rates comparable to that prevailing at NSICTPL. Similarly the GTIPL has proposed to reduce the existing 3 free days to zero, and has also proposed a 30% hike in the dwell time charges relating to Empty Import and Export containers, so as to make the rates and structure at par with NSICTPL. The GTIPL has also proposed a reduction in free days of ICD – Loaded and Empty Import and Export containers moved by rail from the existing 10 days to 7 days.

The GTIPL has also not quantified the additional income to be generated on account of the proposed changes due to non availability of dwell time analysis. As stated earlier, to have similarity in the rates for similar services rendered at other terminal cannot be a ground to seek a higher increase in tariff. The rates for services rendered at a particular terminal are to be arrived based on the terminal's cost position. Since the GTIPL has not furnished any cost details in support of its proposal, the proposal of GTIPL with reference to the above mentioned tariff items are not approved.

- (xLv). In the existing arrangement, the hazardous containers attract 1.25 times the dwell time charges of the normal containers. Now, the GTIPL in the Notes relating to the levy of storage charges has proposed that the hazardous containers and reefer containers to attract 2 times the dwell time charges of the normal containers.

Prescription of premium for hazardous containers is governed by the stipulation contained at Clause 5.7.3 of the tariff guidelines of 2005 and hence the storage rates for hazardous containers cannot be prescribed at twice the rates for normal containers, as proposed by the GTIPL. With regard to the prescription of higher storage rates for reefer containers, for the reasons mentioned earlier, the proposal of GTIPL is not approved.

- (xLvi). In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note relating to penal interest for delayed payment by users/ refund by GTIPL has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75% plus 2%.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the GTIPL which is attached as Annex- III.

12.1. The GTIPL has requested to make effective their tariff Order after expiry of 30 days from notification or to continue with the existing rates till new tariff guidelines are announced by the Government. In this connection, it is stated that tariff review has to be undertaken when due and by following the tariff guidelines that are in force at the material time. Therefore, this Authority is not in a position to accede to the request of the GTIPL to continue with the existing rates till new tariff guidelines are announced by the Government.

As per the stipulation made in Clause 3.2.8 of the tariff guidelines of March 2005, the revised/modified charges will come into effect after expiry of 30 days from the date of gazette notification, unless otherwise different arrangement is specifically mentioned in the respective tariff orders. The 30 days lead time for implementation of the Orders is not a mandatory time limit stipulated by the Guidelines. It is only a default time limit prescribed for implementation of a tariff Order, if this Authority does not set any other time limit. In the past also, this Authority has prescribed lead time shorter than 30 days. Considering the fact that the validity of the existing tariff has already expired with effect from 31 December 2011 the revised Scale of Rates and conditionalities of the GTIPL will come into effect after expiry of 15 days from the date of notification in the Gazette of India and would be in force till 31 December 2014. The approval accorded would automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.2. The validity of the existing Scale of Rates of the GTIPL is deemed to have been extended beyond 31 December 2011 till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates.

12.3. This Authority has relied upon the estimates for the years 2012 to 2014. Additional surplus, if any, arising due to variation in actual performance in the said years will be governed by the provisions of Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 in the next review.

12.4. The tariff of the GTIPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this Authority would require GTIPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set-off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

13. In this regard, the GTIPL is required to furnish to this Authority its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If GTIPL fails to provide such information within the stipulated time period, the JNPT may initiate appropriate action against GTIPL. In the event, this Authority would proceed suo motu to review the tariff of GTIPL. This apart, analysis of variation may also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus would be made in line with the tariff guidelines of March 2005 in the tariff to be fixed for the next cycle.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/11/Exty.]

Annex - I

Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL)
Analysis of performance of GTIPL for the years 2009 to 2811

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the tariff Order of March 2818 as revised in the Order of November 2816				Actuals		
		2009	2010 (3 months)	2018 (9 months)	2811	2009	2818	2811 *
	Traffic (In TEUs)	1518034	379508	1138525	1518034	1559879	1891105	1885801
I	Total Operating Income							
	Container handling income	53359.68	13339.92	36123.95	48185.26	55207.66	62824.51	60650.85
	Other Income	0.00	0.00	0.00	0.00	93.44	102.41	45.60
	Total	53359.68	13339.92	36123.95	48185.26	55301.10	62926.82	60696.45
II	Operating Costs (excluding depreciation)							
	Operating & Direct Labour	766.60	175.79	527.36	671.14	819.11	996.82	1068.62
	Equipment Running Costs	5428.19	1361.74	4085.23	5633.28	4049.22	4754.07	5346.49
	Equipment Hire	3142.33	831.15	2493.44	3517.41	2277.81	2693.65	2815.12
	Lease Rentals	3234.26	838.57	2515.71	3496.34	3231.67	3344.43	3479.47
	Insurance	476.71	126.09	376.27	533.61	395.40	352.82	373.99
	Other expenses	363.63	96.18	288.54	407.04	166.74	223.41	236.81
	Technical Service Fee	1488.98	390.91	1172.74	1641.62	1300.00	2807.35	1300.00
	Total	14900.70	3820.43	11461.29	15900.44	12039.65	15172.55	14620.50
III	Depreciation	12453.32	3312.89	9938.67	12880.63	10687.48	11348.48	12167.68
IV	Overheads							
	Management & Administration overheads	3023.28	799.66	2398.97	3384.15	2682.25	2816.80	3109.80
	General Overheads	4765.71	1260.53	3781.59	5334.56	3714.73	4080.18	4414.71
	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	205.00	51.25	153.75	205.00	205.00	205.00	205.00
	Total	7993.99	2111.44	6334.31	8923.71	6601.98	7101.98	7729.51
V	Operating Surplus (I) – (II) – (III) - (IV)	18011.67	4095.16	8389.68	10468.48	25971.69	29383.91	26178.76
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	0.00	0.00	0.00	0.00	8.00	0.00	0.00
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	0.00	8.00	0.00	8.00	8.00	0.00	8.00
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	18811.67	4095.16	8388.68	10460.48	25971.69	29383.91	26176.76
X	Capital Employed	103111.74	23118.53	69355.60	80655.77	98813.15	91173.67	80368.13
XI	Return on Capital Employed	16497.88	3698.96	11096.90	12904.92	15490.10	14587.79	12858.90
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	1513.79	396.20	-2707.22	-2444.44	10481.59	14716.12	13319.85
XIII	Adjustment of past surplus earned during the period from 2008 upto March 2818	8.00	8.80	2143.03	2657.38	-	-	-
XIV	Total Net Surplus	1513.79	396.20	-564.19	412.84	10481.59	14716.12	13319.85

Annex - II

Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL)
Consolidated Income & Cost statement for the private terminal

Sr. No.	Particulars	Actuals		Estimates at the existing level of tariff as given by GTIPL			Estimates at the existing level of tariff as moderated by TAMW			₹ In lakhs
		2010	2011	2012	2013	2014	2012	2013	2014	
	Traffic (In TEUs)	1,891,105	1,885,801	1,395,030	1,395,030	1,395,030	1,942,375	2,000,646	1,960,666	
I	Total Operating Income									
	Container handling income	62,824.51	60,650.85	44,859.67	44,869.67	44,869.67	62,603.40	64,509.93	66,442.76	
	Other Income	102.41	45.60	45.60	45.60	45.60	45.60	45.60	45.60	
	Total	62,926.92	60,696.46	44,915.27	44,915.27	44,915.27	62,679.00	64,655.53	66,488.36	
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	Operating & Direct Labour	996.82	1,068.62	932.77	988.74	1,048.07	1,067.79	1,074.81	1,086.66	
	Equipment Running Costs	4,754.07	5,346.49	4,399.50	4,695.65	5,009.56	5,898.10	6,388.62	6,911.11	
	Equipment Hire	2,693.65	2,815.12	2,207.45	2,339.90	2,480.29	3,073.55	3,355.70	3,663.76	
	Lease Rentals	3,344.43	3,479.47	3,610.07	3,746.32	3,686.51	3,609.91	3,746.32	3,888.51	
	Insurance	352.82	373.99	396.43	420.22	445.43	373.59	373.99	373.99	
	Other expenses	223.41	236.81	251.02	266.08	282.05	251.02	265.68	282.04	
	Technical Service Fee	2,807.35	1,300.00	1,468.98	1,563.65	1,641.62	1,488.98	1,563.65	1,641.62	
	Efficiency Gains						689.55	752.86	821.97	
	Total	15,172.55	14,620.50	13,286.23	14,020.58	14,795.53	16,452.90	17,522.03	18,679.66	
III	Depreciation	11,348.48	12,167.68	9,217.52	9,217.52	9,217.52	12,167.58	12,167.68	12,167.68	
IV	Overheads									
	Management & Administration overheads	2,816.80	3,109.80	3,350.79	3,600.24	3,858.65	3,350.79	3,600.24	3,859.65	
	General Overheads	4,080.18	4,411.71	4,579.59	4,900.36	5,257.99	4,679.53	4,960.37	5,257.99	
	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	205.00	205.00	205.00	205.00	205.00	205.00	205.00	205.00	
	Total	7,101.98	7,729.51	8,235.38	8,765.60	9,321.64	8,235.38	8,765.61	9,321.64	
V	Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	29,303.91	26,178.76	14,176.14	12,911.58	11,580.58	25,823.04	26,100.21	26,319.37	
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	-	-	-	-	-	-	-	-	
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-	-	-	
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-	-	-	-	-	-	-	-	
IX	Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)	29,303.91	26,178.76	14,176.14	12,911.58	11,580.58	25,823.04	26,100.21	26,319.37	
X	Capital Employed	91,173.67	80,368.13	105,064.69	105,045.21	105,025.74	68,723.93	57,021.13	45,330.75	
XI	Return on Capital Employed	14,587.79	12,658.90	16,810.35	16,807.23	16,804.12	10,995.83	9,123.36	7,252.92	
XII	Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XI)	14,716.12	13,319.85	(2,634.21)	(3,895.65)	(5,223.54)	14,827.21	16,976.83	19,066.45	
XIII	Adjustment of the entire surplus for the period from April 2010 to December 2011 in five years beginning from the year 2012 onwards.		24,356.95	-	-	-	4,871.39	4,871.39	4,871.39	
XIV	Adjustment of past surplus arising from the Review Order of November 2010.		-	-	-	-	8,021.09	6,021.09	6,021.09	
XV	Total Surplus			(2,634.21)	(3,895.65)	(5,223.54)	25,719.68	27,889.30	29,958.92	
XVI	Net Surplus as a percentage of operating income			-5.86%	-3.67%	-11.63%	41.03	43.17%	45.06%	
XVII	Average Net Surplus as a percentage of operating income			-8.72%				43.09%		

Estimates

614 4/12-14

GATEWAY TERMINALS INDIA PRIVATE LIMITED
Scale Of Rates

I. Definitions:-

1.1 "GTI" or "Terminal" means GATEWAY TERMINAL INDIA PVT. LTD.

1.2 "Coastal Vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.

1.3 "Foreign Vessel" shall mean any vessel other than a coastal vessel.

1.4 "Container" means the standard ISO container, suitable for transport and stacking of cargo and must be capable of being handled as a unit and lifted by a crane with a container spreader.

1.5 "Full Container Load (FCL)" means a container containing cargo belonging to one consignee in the vessels manifest.

1.6 "Less than Container Load (LCL)" means a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessels manifest.

1.7 "Free period" shall mean the period during which cargo/ container shall be allowed storage free demurrage charges / ground rent and the period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.

1.8 "Hazardous container" means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.

1.9 "Over Dimensional Container (ODC)" means a Container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. damaged Containers (including boxes having corner casting problem).

1.10 "Port" shall mean Jawaharlal Nehru Port Trust.

1.11 "Reefer Container" shall mean a refrigerated Container used for carriage of perishable goods and provisions for electrical supply to maintain the desired temperature.

1.12 "ICD" means Inland Container Depot.

1.13 "Per day" means per calendar day or part thereof.

1.14 "Import container" means a container discharged from one vessel, stored in GTI and transported out through Road or Train.

1.15 "Export container" means a container arrived by road or Train, stored in GTI and loaded on the assigned vessel.

1.16 "Transhipment container" means a Container discharged from one vessel, stored in the container yard, and transported through another vessel.

1.17 "Shut Out Container" means a container that entered the terminal as export for a vessel as indicated by VCN/VIAN and is not connected to the vessel for whatsoever reason and is lying in the container yard.

1.18 "Back to Town container" shall mean a container entering the terminal for export for a specific vessel voyage but unable to be exported for some reason and removed from the terminal.

1.19 "VCN" means Vessel Call Number

1.20 "VIAN" means Vessel Identification Advice Number.

II. The following consolidated charges for handling and movement of containers shall be payable by the Shipping Lines / Agents of Vessels or Cargo Agents for services rendered in respect of containers and containerized cargo passing through the terminal

SECTION - 1 CHARGES FOR ALL NORMAL AND REEFER CONTAINERS.

A. Ship to yard/ yard to ship using port crane.

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
Loaded Container		
20'	1,538.54	923.12
40'	2,307.81	1,384.69
Over 40'	3,077.08	1,846.25
ICD Container		
20'	1,538.54	923.12
40'	2,307.81	1,384.69
Over 40'	3,077.08	1,846.25
Empty Container		
20'	1,242.67	745.60
40'	1,864.00	1,118.40
Over 40'	2,485.33	1,491.20

B. Yard to Rail/Rail to Yard for ICDs only

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
ICD Container (Loaded & Empty)		
20'	769.27	-
40'	1,153.91	-
Over 40'	1,538.54	-

C. Yard to truck / truck to yard

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
Loaded Container		
20'	236.70	-
40'	355.05	-
Over 40'	473.40	-
Empty Container		
20'	236.70	-
40'	355.05	-
Over 40'	473.40	-

Note: Normal containers are the general type containers, not falling under any special categories mentioned subsequently

SECTION - 2 CHARGE FOR ALL TRANSHIPMENT CONTAINERS

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
Loaded Container		
20'	1,775.24	1,065.14
40'	2,662.86	1,597.72
Over 40'	3,550.48	2,130.29
Empty Container		
20'	1,538.54	923.12
40'	2,307.81	1,384.69
Over 40'	3,077.08	1,846.25

Note:-

A container originally declared as transhipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transhipment container and shall be treated as normal import container and the prescribed charges as applicable shall be payable.

SECTION - 3 CHARGES FOR ALL HAZARDOUS CONTAINERS**A. Ship to yard using port crane.**

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
Loaded Container		
20'	1,923.18	1,153.91
40'	2,884.76	1,730.86
Over 40'	3,846.35	2,307.81
ICD Container		
20'	1,923.18	1,153.91
40'	2,884.76	1,730.86
Over 40'	3,846.35	2,307.81
Transshipment Container		
20'	2,219.05	1,331.43
40'	3,328.57	1,997.14
Over 40'	4,438.10	2,662.86

B. Yard to Rail for ICDs only

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
ICD		
20'	887.62	-
40'	1,331.43	-
Over 40'	1,775.24	-

C. Yard to Truck

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
Loaded		
20'	295.87	-
40'	443.81	-
Over 40'	591.75	-

SECTION - 4 CHARGES FOR ALL OVER DIMENSIONAL CARGO CONTAINERS.**A. Ship to yard using port crane.**

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
Loaded		
20'	3,077.10	1,846.40
40'	4,615.62	2,769.70
Over 40'	6,154.20	3,692.90
ICD		
20'	3,077.10	1,846.40
40'	4,615.60	2,769.70
Over 40'	6,154.20	3,692.90
Transshipment		
20'	3,077.10	1,846.40
40'	4,615.65	2,769.70
Over 40'	6,154.20	3,692.90
Empty		
20'	2,485.33	1,491.20
40'	3,728.00	2,236.80
Over 40'	4,970.67	2,982.40

B. Yard to Rail for ICDs only.

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
ICD		
20'	1,538.54	-
40'	2,307.81	-
Over 40'	3,077.08	-
Empty Container		
20'	1,538.54	-
40'	2,307.81	-
Over 40'	3,077.08	-

C. Yard to truck

Particulars.	Foreign-Going (INR)	Coastal (INR)
Loaded Container		
20'	473.40	-
40'	710.10	-
Over 40'	946.79	-
Empty Container		
20'	473.40	-
40'	710.10	-
Over 40'	946.79	-

SECTION 5 - HATCHCOVER OF VESSELS**Opening hatchcover and replacing it (charge per hatchcover)**

Particulars.	Foreign Going Vessels (USD)	Coastal Vessels (INR)
A. When placing the hatchcover or	36.56	1,016.24
B. Without placing the hatchcover	14.62	406.49

Note: If only one operation is carried, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied

SECTION 6 - RESTOWS FCLs & MTs**Shifting containers within the vessel (per move)****A. Hatch to Hatch shifting**

Particulars.	Foreign Going Vessels (USD)	Coastal Vessels (INR)
FCL & MT 20'	12.19	338.75
FCL & MT 40'	18.28	508.04
FCL & MT > 40'	24.37	677.49

B. Other than A.

Particulars.	Foreign Going Vessels (USD)	Coastal Vessels (INR)
FCL & MT 20'	48.74	1354.98
FCL & MT 40'	73.12	2032.47
FCL & MT > 40'	97.49	2709.96

SECTION 7 - SHUT OUTS

A. Shutouts Charges	Foreign Going Vessels (USD)	Coastal Vessels (INR)
FCL & MT 20'	24.37	1129.15
FCL & MT 40"	36.56	1693.73
FCL & MT >40'	48.74	2258.30
B. Transportation of shutout containers	Foreign Going Vessels (INR)	Coastal Vessels (INR)
FCL & MT 20'	887.62	887.62
FCL & MT 40'	1,331.43	1,331.43
FCL & MT >40'	1,775.24	1,775.24

Note: Shut out charges as given above shall apply if - 1. the vessel nomination is changed 2. If the vessel nomination is changed from a later vessel to an earlier vessel after the earlier vessel is berthed

SECTION 8 -REEFER MONITORING AND CONNECTION

Particulars.	Foreign-Going (USD)	Coastal (INR)
FCL & MT 20'	2.43	112.58
FCL & MT 40'	3.65	168.87
FCL & MT >40'	4.86	225.16

Note :

1. The above charges are for a period of 4 hours or part thereof
2. Additional electricity charges at the prescribed rates will be applicable in the case of reefer restows also.
3. The tariff prescribed above does not include parameter setting or repair & maintenance of malfunctioning reefers.

SECTION 9 - OTHER SERVICES

A. Shifting of containers within the terminal for customs inspections or any other purpose, and subsequent loading of containers for delivery

Particulars.	INR
FCL 20'	1 005.97
FCL 40'	1 508.95
FCL Over 40'	2,011.94
MT 20'	1,005.97
MT 40'	1,508.95
MT Over 40'	2,011.94

Other purposes include for change in the POD, weight, category, status and exit mode and ICD containers without details.

B. Additional service charge for stacking containers in the designated yard for customs examination or for any other purpose by prior arrangement.

INR
118.35
177.52
236.70
118.35
177.52
236.70

Particulars	INR
Fixing of bottle seal	800.00
Breaking of seal	111.44

Particulars	FCL & MT (USD)
20'	48.74
40'	73.12
Over 40'	97.49

E.Charges for vessel overstay beyond 2 hours
after completion of operation - rate in INR per hour 55,720.00

F. One door Open Charge per container in INR 557.20

(One Door Open charge is applicable for handling container which requires only one door to be kept open (e.g. Onion) and when door opening and securing is carried in the terminal.)

G. Charges for fresh water supply per metric tonne in INR 101.97

SECTION 10 - DWELL TIME CHARGES

A. Loaded Import containers	Foreign-going vessels (USD)	Coastal vessels (INR)
First 3 days Free	Free	Free
4 -15 days		
20'	1.93	89.22
Over 20'	3.85	178.43
Over 40'	5.78	267.65
16 - 30 days		
20'	3.85	178.43
Over 20'	7.69	356.40
Over 40'	11.54	534.60
Thereafter		
20'	7.69	356.40
Over 20'	15.39	712.81
Over 40'	23.08	1,069.21

B. Loaded Export containers	Foreign-going vessels (USD)	Coastal vessels (INR)
First 3 days Free	Free	Free
4 -15 days		
20'	1.93	89.22
Over 20'	3.85	178.43
Over 40'	5.78	267.65
16 - 30 days		
20'	3.85	178.43
Over 20'	7.69	356.40
Over 40'	11.54	534.60
Thereafter		
20'	7.69	356.40
Over 20'	15.39	712.81
Over 40'	23.08	1,069.21

C. Empty import or Export containers	Foreign-going vessels (USD)	Coastal vessels (INR)
First 3 days Free	Free	Free
4 -15 days		
20'	1.69	78.30
Over 20'	3.38	156.59
Over 40'	5.07	234.89
16 - 30 days		
20'	3.38	156.59
Over 20'	6.76	313.19
Over 40'	10.14	469.78
Thereafter		
20'	6.76	313.19
Over 20'	13.52	826.38
Over 40'	20.28	939.57

D. ICD - Loaded and Empty Import and Export Containers moved by Rail

First 10 days	Foreign-going vessels (USD)	Coastal vessels (INR)
11 -15 days		
20'	1.69	78.90
Over 20'	3.38	156.59
Over 40'	5.07	234.89
16-30 days		
20'	3.38	156.59
Over 20'	6.76	313.19
Over 40'	10.14	469.78

Thereafter		
20'	8.76	313.19
Over 20'	13.52	626.38
Over 40'	20.28	939.57

E. Transhipment loaded Containers

	Foreign-going vessels (USD)	Coastal vessels (INR)
First 7 days	Free	Free
8-15 days		
20'	1.93	89.22
Over 20'	3.85	178.43
Over 40'	5.78	267.65
Thereafter		
20'	3.85	178.43
Over 20'	7.69	356.40
Over 40'	11.54	534.60

F. Transhipment empty containers

	Foreign-going vessels (USD)	Coastal vessels (INR)
First 7 days		
20'	1.93	89.22
Over 20'	3.85	178.43
Over 40'	5.78	267.65
8-15 days		
20'	3.85	178.43
Over 20'	7.69	356.40
Over 40'	11.54	534.60
Thereafter		
20'	7.69	356.40
Over 20'	15.39	712.81
Over 40'	23.08	1,069.21

G. Shutout loaded & empty containers

	Foreign-going vessels (USD)	Coastal vessels (INR)
1-15 days		
20'	1.93	89.22
Over 20'	3.85	178.43
Over 40'	5.78	267.65
16 - 30 days		
20'	3.85	178.43
Over 20'	7.69	356.40
Over 40'	11.54	534.60
Thereafter		
20'	7.69	356.40
Over 20'	15.39	712.81
Over 40'	23.08	1,069.21

H. Back to Town loaded & empty containers

	Foreign-going vessels (USD)	Coastal vessels (INR)
First 3 days Free	Free	Free
4-15 days		
20'	1.93	89.22
Over 20'	3.85	178.43
Over 40'	5.78	267.65
16 - 30 days		
20'	3.85	178.43
Over 20'	7.69	356.40
Over 40'	11.54	534.60

Thereafter			
20'		7.69	356.40
Over 20'		15.39	712.81
Over 40'		23.08	1,069.21

Notes:-

1. The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment /delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays.
2. Transhipment containers whose status (mode of dispatch) is subsequently changed locally shall lose the concessional dwell time as prescribed in Section 10 item (E). Dwell time charges/ Other Charges for such containers shall be recoverd at par with import/export containers. A transhipment box moved other than as defined above, shall be charged at Tariff applicable to a export/ import container. Such a move will not be treated as a transhipment move.
3. Transhipment containers subsequently changing the mode of dispatch to rail shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of storage fees. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of containers from container yard to ICD yard.
4. The users will not have to pay storage charges for the period during which GTI is not in a position to deliver/ shift the containers when requested by the users.
5. Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch to rail will enjoy the free period applicable to normal import containers only.
6. The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/delivery.
7. (i) Dwell time charges for Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
(ii) Dwell time charges for Over height and over dimensional containers shall attract twice the normal applicable charges.
8. The storage charges on abandoned FCL containers / shippers owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the days the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) The Line shall resume custody of container along with cargo and either take it back or remove it from the port premises; and
 - (b) The line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

9. The status of the vessel, as borne out by its certification by the Director General of Shipping shall be the deciding factor for its classification as "coastal" or "foreign going" for the purposes of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.

10. (i) Container-related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian rupees. For this purpose, the market buying rate (notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other public sector banks as may be specified from time to time) prevalent on the date of entry of the vessel into port limits (in case of import containers) and on the date of arrival of containers in the Terminal Premises (in case of export containers) shall be applied for conversion of the dollar - denominated charges into Indian rupees.

(ii) The cargo / container related charges for all Coastal cargo / containers, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.

11. (i) The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this scale of rates. Likewise, the GTIPL shall pay penal interest on delayed refunds.

(ii) The rate of interest will be 16.75 % p.a. The penal interest will apply to both GTIPL and its users equally. The delay in refunds by GTIPL will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later. The delay in payments by the user will be counted only 10 days after the date of raising the bills by GTIPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.

12. A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in the cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.

GENERAL NOTES

1. Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Terminal operator.

2. Containers less than and up to 20 feet in length will be reckoned as one TEU for the purpose of Tariff.

3. The consolidated charges as above include the following elements, viz Stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, stowage planning, wharfage on tare weight of containers and containerized cargo, transportation.

4. Containers other than that of standard size requiring special devices or slings or handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.

5. A container from a foreign port landing at GTI for subsequent transhipment to an Indian port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transhipment charge prescribed for foreign going vessel and 50% of that prescribed for the coastal category.

6. In case a vessel idles due to non availability or breakdown of the shore based facilities of GTI or any other reasons attributable to the GTI, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the GTI.